STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 4767
4 februari
2016

Advies Raad van State betreffende het voorstel van wet tot wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001, de Wet op de loonbelasting 1964, de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en de Provinciewet (Wet uitwerking Autobrief II)

Nader Rapport

19 januari 2016
Nr. IZV 2016/20U
Directie Internationale Zaken en Verbruiksbelastingen

Aan de Koning

Nader rapport inzake het voorstel van wet tot wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001, de Wet op de loonbelasting 1964, de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en de Provinciewet (Wet uitwerking Autobrief II)

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 11 november 2015, no. 2015001973, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 21 december 2015, no. W06.15.0398/III, bied ik U hierbij aan.

Naar aanleiding van het advies merk ik het volgende op.

1. Belastinguitgaven auto's

De Afdeling vraagt zich in essentie af of een volledige en snellere afbouw van de fiscale stimulering voor nieuwe auto's, in het bijzonder de categorie 'zeer zuinig', niet meer in de rede ligt dan de voorgestelde afbouw en voert daar een aantal argumenten voor aan. Het wetsvoorstel Wet uitwerking Autobrief II strekt ertoe om voor de periode 2017 tot en met 2020 de fiscale stimulering van auto's af te bouwen en om te vormen naar een financieel verantwoord en duurzaam stelsel van autobelastingen in Nederland. Het verheugt mij dat de Afdeling in haar advies de wenselijkheid van het doel van het wetsvoorstel onderschrijft. Met de Afdeling is het kabinet van oordeel dat het niet wenselijk is de fiscale stimulering voor nieuwe auto's op dezelfde leest voort te zetten. Diverse onderzoeken naar het beleid van de afgelopen jaren tonen aan dat voortzetting van het huidige beleid niet ten goede komt aan het milieu, de robuustheid van belastinginkomsten en de vereenvoudiging van het stelsel. Dit is reden geweest voor het kabinet om een voorstel tot wijziging van het systeem van autobelastingen te doen.

Zoals in Autobrief II uiteengezet is, heeft het kabinet bij de herziening van het huidige systeem van de autobelastingen grote stappen ineens uitgesloten.[1] Ten eerste omdat de huidige, kwetsbare systemen van de Belastingdienst dat niet aankunnen en de revisie van de autobelastingprocessen pas op haar vroegst in 2019 aan de orde is. Ten tweede omdat autobelastingen, en vooral de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM), een grote invloed hebben op de waarde van het bestaande wagenpark. Een te grote hervorming ineens heeft grote gevolgen voor de waarde van bestaande wagenparken van onder meer bedrijven en ondernemers. En ten derde, zo is gebleken uit een brede maatschappelijke en politieke sondering, is er onvoldoende draagvlak te vinden voor grote veranderingen in de autobelastingen ineens.

Daarom kondigt de Autobrief II geen omwenteling ineens aan, maar vooral beheerste stappen in de goede richting. Ook de maatregelen in dit wetsvoorstel Wet uitwerking Autobrief II houden daar rekening mee. Die richting is meer eenvoud, soberdere maar beter gerichte en effectievere fiscale stimulering, resulterend in stabielere inkomsten. Aan het einde van de periode die Autobrief II beslaat, staat een systeem van autobelastingen dat minder overstimulering kent en naar verwachting stabielere belastinginkomsten. De CO_2-afhankelijkheid in de bijtelling is dan nagenoeg verdwenen en

[1] Kamerstukken II 2014/15, 32 800, nr. 27.

in de BPM verminderd. In zoverre worden met dit voorstel de drie in Autobrief II gestelde opgaven bereikt. Terecht merkt de Afdeling op dat de CO_2-uitstoot als belastinggrondslag van de BPM ook na 2020 blijft voortbestaan. Bij de vormgeving in de BPM heeft het kabinet ervoor gekozen zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande grondslagen, zoals de vaste voet. Het verhogen van de vaste voet zorgt voor een meer stabiele belastinggrondslag en is eenvoudig uitvoerbaar voor de Belastingdienst. Een meer ingrijpende aanpassing van de belastinggrondslag, bijvoorbeeld terug naar de oorspronkelijke grondslag (de catalogusprijs), acht het kabinet niet wenselijk voor de toekomst van de BPM. Deze toekomst moet in het perspectief worden geplaatst van het kabinetsstreven om te komen tot een verdere (volledige) afbouw van de BPM op termijn.

Wat betreft de snelheid waarmee de fiscale stimulering wordt afgebouwd, voeg ik daar nog het volgende aan toe. In het Energieakkoord voor duurzame groei heeft het kabinet afspraken gemaakt om auto's met een CO_2-uitstoot tot 50 gram per kilometer in de periode tot en met 2018 te blijven stimuleren. Ook gelet op deze afspraak acht het kabinet een snellere afbouw van de fiscale stimulering voor genoemde auto's onwenselijk. Een te snelle afbouw van de fiscale stimulering heeft ten slotte een sterke invloed op de automarkt en leidt tot extra marktverstoring als gevolg van forse anticipatie-effecten. Bij de vormgeving van Autobrief II is daarom bewust gekozen voor een geleidelijke, stapsgewijze afbouw van de fiscale stimulering. Wel omarmt het kabinet de suggestie van de Afdeling van een volledige afbouw van de fiscale stimulering. Om te komen tot een financieel verantwoord en duurzaam systeem van autobelastingen in Nederland zullen ook na de periode die Autobrief II beslaat verdere stappen noodzakelijk zijn. De memorie van toelichting is op dit punt aangevuld.

Vereenvoudiging van autobelastingen

Het kabinet zet met het wetsvoorstel een eerste beheerste stap in het verstevigen van de uitvoerbaarheid door de Belastingdienst. De Afdeling merkt terecht op dat het voorstel op een aantal punten in eerste instantie een toename in de complexiteit met zich brengt. Tegenover deze complexiteitstoename staan ook enkele belangrijke structurele vereenvoudigingen. Met het voorstel dient een onderscheid te worden gemaakt tussen incidentele en structurele gevolgen voor de complexiteit en de uitvoerbaarheid. De focus ligt in dit voorstel op de structurele gevolgen voor de complexiteit en uitvoerbaarheid. Zo wordt het aantal bijtellingspercentages op termijn teruggebracht naar één en wordt het voor de milieukortingen geldende overgangsrecht sterk vereenvoudigd. Deze vereenvoudiging van het overgangsrecht bijvoorbeeld maakt het systeem niet alleen voor de Belastingdienst, maar ook voor burgers en bedrijven aanzienlijk minder complex. De tariefsverlagende maatregel in de BPM moet uitdrukkelijk worden geplaatst in het licht van een stap richting afschaffing van de BPM. Dat laatste levert voor de Belastingdienst een enorme complexiteitsreductie op. Al met al leiden de wijzigingen per saldo dus op korte termijn tot beperkt complexere uitvoerbaarheid. Dit wordt echter gerechtvaardigd door de in het wetsvoorstel opgenomen structurele vereenvoudigingen.

Norm- en praktijkverbruik

In Autobrief II is uitgebreid ingegaan op de afwijking tussen norm- en praktijkverbruik van plug-in hybride auto's. Uit het TNO-rapport van juli 2014 blijkt uit de aparte analyse voor plug-in auto's een weinig eenduidige correlatie tussen norm- en praktijkverbruik, met grote verschillen tussen modellen met vergelijkbare typekeuringswaarden.[2] Anders dan de Afdeling stelt, staat echter niet vast dat bij een hogere praktijkuitstoot dan de tijdens de typekeuringstest officieel vastgestelde CO_2-uitstoot, sprake is van minder belastingopbrengst of besteding van belastinggeld op een wijze waarvoor het niet is bedoeld. Ook heeft de afwijking van het praktijkverbruik van het normverbruik geen gevolgen voor de rechtmatigheid van de fiscale voordelen, omdat als gevolg van het hanteren van de Europees geharmoniseerde typegoedkeuring het normverbruik de grondslag voor het verstrekken van die voordelen is. De memorie van toelichting is naar aanleiding van de opmerking van de Afdeling op dit punt verduidelijkt.

De Afdeling vraagt zich af of het verantwoord is belastingheffing te baseren op gegevens die worden verzameld met technieken die voorwerp zijn van manipulatie op grote schaal. Hoewel het hogere praktijkverbruik vanuit de Nederlandse optiek onwenselijk is, staat niet vast dat sprake is van manipulatie op grote schaal. Ook is, anders dan de Afdeling lijkt te suggereren, tot op heden niet vastgesteld dat de fraude met software zich ook uitstrekt tot het meten van CO_2-uitstoot. Om een zo laag mogelijke verbruikswaarde te realiseren maken fabrikanten maximaal gebruik van de flexibiliteiten die de geharmoniseerde testmethode voor het brandstofverbruik, de zogenoemde New European Driving Cycle (NEDC) biedt. Het uitputten van flexibiliteiten door fabrikanten binnen de toegestane marges van de testprocedure is onwenselijk, maar niet a priori frauduleus. Met dit wetsvoorstel zal het

---

[2] TNO 'Update analysis of real-world fuel consumption of business passenger cars based on Travelcard Nederland fuelpass data' (21 juli 2014), blz. 3.

belang van uitstootcriteria als grondslag voor de belastingheffing fors verminderen. In dit wetsvoorstel zijn drie maatregelen voorgesteld die verband houden met deze problematiek. Teneinde het 'extra' meerverbruik van plug-in hybride auto's te compenseren, zullen met ingang van 2017 plug-in hybride auto's in de BPM grosso modo worden gelijkgetrokken met conventionele auto's met een vergelijkbare CO_2-uitstoot. In dit wetsvoorstel stelt het kabinet verder voor de CO_2-afhankelijkheid in de bijtelling te verminderen door stapsgewijs naar één algemeen bijtellingspercentage te groeien. Voor het overige, ook met het oog op niet- fiscale doeleinden, zet het kabinet stevig in om in Europees verband te komen tot aanscherping van de testprocedure door een meer realistische testcyclus. De onderhandelingen over de Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures (WLTP), als opvolger van de huidige testprocedure zijn in een vergevorderd stadium. Het betreft een in Europees kader vastgestelde en geharmoniseerde testmethode. Het voordeel van een geharmoniseerde testmethode als onderdeel van de Europese typegoedkeuring is dat de CO_2-uitstoot volgens vastgelegde meetvoorschriften wordt bepaald. Op dit moment worden de laatste details van deze nieuwe testprocedure uitgewerkt en wordt in Brussel gesproken over de fasering van het invoeren van de nieuwe testprocedure en de correlatie tussen de nieuwe en de huidige testprocedure.

2. Overige opmerkingen

a. Criteria verlaging forfaitaire bijtelling van 25% naar 22%

De Afdeling merkt terecht op dat naast het brandstofverbruik van auto's en aan het privégebruik van de auto van de zaak gestelde beperkingen ook andere factoren van belang zijn voor de benadering van de gemiddelde waarde van het voordeel van het privégebruik. De in de memorie van toelichting genoemde meer structurele ontwikkelingen en trends zijn echter zodanig significant dat deze aanleiding hebben gegeven tot de voorgestelde verlaging van het algemene bijtellingspercentage waarmee genoemd voordeel op forfaitaire wijze wordt benaderd. De memorie van toelichting is op dit punt aangevuld naar aanleiding van de opmerking van de Afdeling.

b. Uitvoeringstoets 'Autobrief II MRB'

De maatregel voor vervuilende diesels zal op basis van het wetsvoorstel in werking treden op 1 januari 2019. Dat geeft de Dienst Wegverkeer (RDW) als beheerder en leverancier van de door de Belastingdienst benodigde fijnstofuitstootgegevens nog een behoorlijke periode om de op dit moment nog ontbrekende gegevens aan te vullen. In de uitvoeringstoets van het wetsvoorstel Wet uitwerking Autobrief II is daarom aangegeven dat deze gegevens nog aangevuld moeten worden om de maatregel uitvoerbaar te maken voor de Belastingdienst. Medio 2017 wordt bezien of de fijnstofuitstootgegevens voldoende zijn aangevuld om de maatregel conform het voorstel per 1 januari 2019 in te kunnen voeren.

c. Uitvoeringstoets 'Autobrief II BPM'

Het kabinet is het met de Afdeling eens dat de in het wetsvoorstel opgenomen maatregelen in de BPM per saldo niet een zodanige verlaging voor het wagenpark als geheel meebrengen, dat al effecten voor de uitvoerbaarheid van de BPM bij import voor de Belastingdienst te verwachten zijn. Dit is in de uitvoeringstoets tot uitdrukking gebracht. Anders dan de Afdeling stelt, is in de memorie van toelichting op het wetsvoorstel niet opgenomen dat door de afbouw van de BPM de fraudebestendigheid bij import afneemt (overigens zal de Afdeling bedoelen 'toeneemt'). In de antwoorden op de vragen van de Tweede Kamer bij de 15^e halfjaarsrapportage Belastingdienst heb ik aangegeven dat wat in de memorie van toelichting als 'munt slaan uit' en 'trucjes' wordt beschreven, niet per se fraude is.[3] Een verdere verlaging van de BPM heeft mogelijk wel invloed op de BPM-problematiek bij import. Welke verdere verlaging daarvoor nodig is en in welke mate een verlaging hierop van invloed zal zijn, is echter moeilijk te voorspellen. Wel is duidelijk dat de problematiek wordt weggenomen door afschaffing van de BPM. Zoals in de memorie van toelichting opgenomen, is de verlaging van de BPM dan ook een eerste stap. Deze moet uitdrukkelijk in het licht worden geplaatst van het kabinetsstreven tot (volledige) afschaffing van de BPM.

3. Inwerkingtreding

Naar aanleiding van het advies van de Afdeling is de inwerkingtredingsbepaling van het wetsvoorstel aangevuld in verband met de Wet raadgevend referendum die op 1 juli 2015 in werking is getreden. In verband met de reeds vanaf 1 januari 2017 beoogde budgettaire effecten (zie paragraaf 6 van het algemeen deel van de memorie van toelichting) is bij de inwerkingtredingsbepaling een beroep gedaan op artikel 12 van de Wet raadgevend referendum.

---

[3] Kamerstukken II 2014/15, 31 066, nr. 234, blz. 3.

Ten slotte is van de gelegenheid gebruikgemaakt om een aantal redactionele en technische wijzigingen in het wetsvoorstel en de memorie van toelichting aan te brengen.

Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

De Staatssecretaris van Financiën,
E.D. Wiebes.

Advies Raad van State

No. W06.15.0398/III
's-Gravenhage, 21 december 2015

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 11 november 2015, no.2015001973, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Staatssecretaris van Financiën, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001, de Wet op de loonbelasting 1964, de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en de Provinciewet (Wet uitwerking Autobrief II), met memorie van toelichting.

Het voorstel strekt ertoe (ter uitwerking van de zogenoemde Autobrief II en de gedachtewisseling daarna met de vaste commissie voor Financiën uit de Tweede Kamer), om (voor de periode 2017 tot en met 2020) de fiscale stimulering van auto's – op budgettair neutrale wijze binnen het stelsel van autobelastingen – af te bouwen en om te vormen naar een financieel verantwoord en duurzaam stelsel van autobelastingen in Nederland.

De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het voorstel aan de Tweede Kamer te zenden, maar acht aanpassing van het voorstel aangewezen.
De Afdeling is van oordeel dat de effectiviteit van het voorstel niet is aangetoond als het gaat om het bereiken van de door het kabinet gestelde drie opgaven (milieu-effectiviteit, robuustheid van belastinginkomsten alsmede vereenvoudiging). Een volledige én snellere afbouw van de fiscale stimulering ligt in de rede, tenzij dragend wordt gemotiveerd dat met het voorstel de drie gestelde opgaven worden gerealiseerd.

1. Belastinguitgaven auto's

Het thans bestaande stelsel van belastingheffing inzake (gebruik en aanschaf van) auto's sluit voor een groot deel aan bij de mate van uitstoot van CO_2. Kort gezegd is de fiscale behandeling in de BPM (tarieven bij de belastingheffing bij aanschaf),[1] in de MRB (tarieven bij de belastingheffing voor het houden van een auto),[2] en in de IB/LB (het forfaitaire bijtellingspercentage voor het privégebruik van een auto van de zaak) gunstiger naarmate de CO_2-uitstoot lager is.

De toelichting op het voorstel maakt duidelijk dat zowel het primaire doel van de autobelastingen (de opbrengst) als het secundaire doel (efficiënt milieubeleid) zwaar onder druk staan.[3] Voor de periode 2017 tot en met 2020 staan voor het kabinet dan ook twee hoofddoelen van fiscaal autobeleid voorop, namelijk
(1) een stabiele inkomstenstroom voor de overheid op basis van verdedigbare en uitvoerbare autobelastingen en (2) een wezenlijke ondersteuning van de luchtkwaliteit- en klimaatdoelen op autogebied via proportionele en goed gerichte fiscale prikkels. Om die hoofddoelen waar te kunnen maken, ziet het kabinet zich voor drie opgaven gesteld:
a. efficiënter sturen op klimaatwinst en intensiever sturen op luchtkwaliteit;
b. robuuster maken van belastinginkomsten;
c. vereenvoudigen van autobelastingen.[4]
Gelet daarop kent het voorstel een groot aantal aanpassingen van vorengenoemde belastingen – samengevat in kader 1 van de memorie van toelichting op het voorstel[5] – die, zoals de toelichting duidelijk maakt, voor de periode 2017 tot en met 2020 de fiscale stimulering afbouwen en omvormen naar een financieel verantwoord en duurzaam systeem van autobelastingen in Nederland.[6]

De Afdeling maakt enkele opmerkingen over het voorgestelde systeem in relatie tot (successievelijk) deze drie gestelde opgaven (onder a, b en c hierna), en sluit af met een conclusie (onder d hierna).

a. Efficiënter sturen op klimaatwinst en intensiever sturen op luchtkwaliteit

Zoals de toelichting op het voorstel duidelijk maakt, constateren de OESO, de Algemene Rekenkamer, het Planbureau voor de Leefomgeving en het onderzoekconsortium van PRC/TNO dat de kosten van

[1] Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992.
[2] Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.
[3] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 1, onder *Autobrief II*, eerste volzin.
[4] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 2, eerste tekstblok.
[5] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 1.
[6] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 1, tekstblok boven 'Kader 1'.

het *huidige* Nederlandse beleid om de CO_2-uitstoot van auto's te beperken, niet meer in verhouding staan tot de milieuwinst: het beleid is niet efficiënt, er is sprake van overstimulering, met hoge belastingderving per vermeden ton CO_2-uitstoot tot gevolg. De OESO concludeert zelfs dat het effect van het Nederlandse stimuleringsbeleid 'small or non-existent' is, aldus de toelichting.[7]

De Afdeling merkt op dat uit de toelichting op het voorstel niet blijkt of, met het thans *voorgestelde* systeem, de kosten wel in verhouding staan tot de milieuwinst en dat er geen sprake meer is van overstimulering. Enerzijds wijst de Afdeling er daarbij op dat in het voorgestelde systeem het belang van de CO_2-uitstoot (voor de bepaling van de hoogte van de belastingheffing) weliswaar afneemt, maar dat dit belang zeker nog een belangrijke rol blijft spelen. Dat geldt niet alleen voor de tariefstructuur in de BPM en de MRB in de afbouwperiode tot en met 2020, maar ook in de structurele situatie daarna. Ook voor de (forfaitaire bijtelling in de) IB/LB blijft de CO_2-uitstoot in de afbouwperiode tot en met 2020 nog steeds een belangrijke rol spelen, zoals tabel XI in paragraaf 5 van de toelichting op het voorstel duidelijk laat zien. Pas met ingang van 2019/2020 speelt de hoogte van de CO_2-uitstoot geen rol meer bij de hoogte van de forfaitaire bijtelling in de IB/LB. Anderzijds wijst de Afdeling erop dat een eventuele afname van het belang van CO_2-uitstoot, op zich nog niet hoeft te betekenen dat van overstimulering geen sprake meer is. Het gaat immers om de belastingderving (de kosten) per gram CO_2-uitstoot.

Daarnaast merkt de Afdeling op dat voor het antwoord op de vraag in hoeverre het Nederlandse stimuleringsbeleid in betekenisvolle mate groter kán zijn dan 'small or non-existent', ook het internationale aspect van belang is. Gewezen zij hier op de belangrijke rol van het zogenoemde bronbeleid en het daarmee gepaard gaande waterbed-effect. Het gaat daarbij om het volgende.

Zoals de toelichting op het voorstel vermeldt, zijn in december 2008 op Europees niveau afspraken gemaakt met de autofabrikanten over de gemiddelde CO_2-uitstoot van nieuwverkopen (het Europees bronbeleid): in 2015 mag voor elke afzonderlijke fabrikant de gemiddelde CO_2-uitstoot van verkochte nieuwe personenauto's ten hoogste 130 gram per kilometer bedragen (deze grenswaarde wordt teruggebracht naar 95 gram per kilometer in 2021).[8]

De toelichting vermeldt vervolgens dat in 2014 de gemiddelde CO_2-uitstoot van nieuwe auto's *in Nederland* is gedaald tot 107 gram per kilometer. Dit kan deels worden toegeschreven aan het gevoerde Nederlandse fiscale beleid, maar komt voor een belangrijk deel op het conto van het Europese bronbeleid, zo vervolgt de toelichting. De toelichting maakt duidelijk dat, omdat het Nederlandse CO_2-afhankelijke fiscale autobeleid overlapt met het Europese bronbeleid, de Nederlandse milieuwinst elders in Europa weglekt.[9] Anders gezegd, zodra fabrikanten dankzij fiscale stimulering *in Nederland* onder het gemiddelde – van 130 g/km thans – komen, kunnen zij het zich veroorloven *in andere landen* minder zuinige auto's te verkopen: het waterbed-effect.

Het Europese bronbeleid is aldus feitelijk bepalend voor (de snelheid van) het terugdringen van CO_2-uitstoot binnen Europa. Het waterbed-effect betekent dat – indien het Nederlandse stimuleringsbeleid nationaal al betekenisvol zal zijn – de daarmee gemoeide belastinguitgaven niet van nut zijn voor het terugdringen van CO_2-uitstoot, omdat fabrikanten in andere lidstaten in staat worden gesteld aldaar minder zuinige auto's te verkopen.

Uit het vorenstaande komt naar voren dat de effectiviteit van het fiscale instrument niet is aangetoond als het gaat om het bereiken van de hier aan de orde zijnde milieudoeleinden. Daarmee komt ook de vraag op naar de snelheid waarmee de fiscale stimulering wordt afgebouwd. Bij een ineffectief instrument ligt een volledige én snellere afbouw in de rede, uiteraard met een redelijk overgangsregime voor bestaande gevallen. Zo is denkbaar dat de fiscale stimulering via de bijtellingspercentages IB/LB in de periode 2016–2020[10] voor in het bijzonder de categorie 'zeer zuinig', sneller wordt afgebouwd.

b. Robuuster maken van belastinginkomsten

De toelichting maakt duidelijk dat belastingheffing primair bedoeld is om inkomsten te genereren en dat een solide belastinggrondslag met robuuste ontvangsten op lange termijn gelijke tred houdt met de waardeontwikkeling van het bruto binnenlands product.[11] Dat was bij de autobelastingen de

---

[7] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 2, in kader 'Wat zeggen de experts?'.
[8] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 2, onder a), tweede tekstblok. Artikel 1 van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO_2-emissies van lichte voertuigen te beperken (PbEU 2009, L 140).
[9] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 2, onder a), tweede tekstblok.
[10] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 5, tabel XI.
[11] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 2, onder b).

afgelopen jaren zeker niet het geval, zo vervolgt de toelichting: de afname van de opbrengst is voor een belangrijk deel het gevolg van fiscale prikkels, die met het voorgestelde systeem dan ook worden versoberd teneinde de belastinginkomsten robuuster te maken.

Over die robuustheid van de belastinggrondslag merkt de Afdeling het volgende op. Zoals hiervoor onder a is aangegeven neemt in het voorgestelde systeem het belang van CO_2-uitstoot voor de bepaling van de hoogte van de belastingheffing weliswaar af, maar blijft dit belang zeker nog een belangrijke rol spelen. Voor het eerst (met ingang van 2019) gaat daarnaast ook de fijnstofuitstoot (stikstofoxide oftewel NO_x) een rol spelen in de fiscale stimulering/ontmoediging van auto's, namelijk bij de meest vervuilende dieselvoertuigen, via een opslag op de MRB. Aldus blijft de grondslag (mate van uitstoot) in belangrijke mate bepalend voor de hoogte van de te betalen belasting en dus voor de hoogte van de opbrengst.

Voor de belastingheffing wordt (om redenen van stimulering) aangesloten bij de uitstoot van CO_2 en NO_x zoals opgegeven door de fabrikant. Naar de mate waarin er in de praktijk verschil bestaat tussen deze wettelijke (genormeerde) uitstoot en de daadwerkelijke (hogere: zie hierna) praktijkuitstoot, staat de robuustheid van de belastingopbrengst onder druk. Van dergelijke verschillen is thans, en (deels) ook in de toekomst, met zekerheid sprake. De Afdeling wijst daarbij op het volgende.

Geharmoniseerde testmethode (NEDC)

De toelichting op het voorstel signaleert dat significante verschillen tussen de tijdens een typekeuringstest officieel vastgestelde CO_2-uitstoot en de gemeten praktijkuitstoot, relevant zijn voor de belastingheffing.[12] Om een zo laag mogelijke verbruikswaarde te realiseren maken fabrikanten maximaal gebruik van de flexibiliteit die de in Europees verband geharmoniseerde testmethode voor het brandstofverbruik – de zogenoemde New European Driving Cycle (NEDC) – biedt, zo vervolgt de toelichting.

De Afdeling merkt op dat met die optimalisering van de NEDC de fiscale stimulering aansluit bij een grondslag voor belastingheffing (de NEDC-uitstoot) die vanwege de daadwerkelijke uitstoot in de praktijk, ten onrechte een belastingvoordeel oplevert. Daarmee staat de robuustheid van de belastingopbrengst onder druk. Weliswaar maakt de toelichting duidelijk dat het hogere praktijkverbruik vanuit Nederlandse optiek onwenselijk is en dat het kabinet daarom bij de lopende onderhandelingen in Europa stevig inzet om te komen tot een meer realistische testcyclus.[13] Uit het persbericht van de Europese Commissie van 28 oktober 2015 komt echter naar voren dat de lidstaten van de EU hebben afgesproken dat het huidige verschil tussen de typekeuringstest en de daadwerkelijke praktijkuitstoot (400% gemiddeld) pas op termijn en stapsgewijs (110% in september 2017/2019 en 50% in januari 2020/2021) zal worden teruggedrongen.[14] De Afdeling wijst er wel op dat het daarbij nog niet zeker is dat deze afspraak door het Europees Parlement zal worden goedgekeurd, aangezien de milieucommissie van het Europees Parlement het in de afspraak opgenomen beleid heeft verworpen.[15]

De Afdeling merkt op dat, zo lang de praktijkuitstoot hoger is dan de tijdens de typekeuringstest officieel vastgestelde CO_2-uitstoot (waar de fiscale stimulering bij aansluit), a priori vaststaat dat er sprake is van minder belastingopbrengst (een ten onrechte verleend belastingvoordeel) en van belastinggeld dat wordt besteed op een wijze waarvoor het niet is bedoeld.

Fraude met software

Een verschil tussen de wettelijke (in de grondslag) aangegeven uitstoot en de daadwerkelijke praktijkuitstoot doet zich ook voor bij het recent geconstateerde frauderen met software. Deze software herkent dat de auto wordt onderworpen aan een keuringstest op de rollerbank en schakelt emissie-reducerende technieken in, die in de praktijksituatie staan uitgeschakeld (met een veel hogere uitstoot in de praktijk tot gevolg).[16]

De toelichting op het voorstel gaat er nog van uit dat deze fraude met software zich alleen voordoet met betrekking tot het meten van NO_x-uitstoot en dat het huidige systeem niet wordt geraakt door

---

12 Toelichting, I Algemeen, paragraaf 8, onder 'Recente ontwikkelingen: fraude met software', derde tekstblok.
13 Toelichting, I Algemeen, paragraaf 8, onder 'Recente ontwikkelingen: fraude met software', derde tekstblok.
14 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5945_en.htm alsmede http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?do=search.dossierdetail&hdi47H/nymYsbNIXdPttFYryIrLuSpzaqj27FLvPJFOyG5rQQgbwbZtV5hugZF/x.
15 Draft motion for a resolution, 7.12.2015, B8-0000/2015, RE\1080982EN.doc.
16 Toelichting, I Algemeen, paragraaf 8, onder 'Recente ontwikkelingen: fraude met software', eerste tekstblok.

deze fraude.[17] Miskend wordt daarbij echter dat dit volgens het voorstel vanaf 2019 anders komt te liggen aangezien, zoals hiervoor is aangegeven, ook NO_x-uitstoot van belang gaat worden voor de fiscaliteit (niet voor de BPM en de bijtelling, zoals de toelichting terecht opmerkt, maar wel voor de MRB, hetgeen de toelichting niet vermeldt).

Wat echter van groter belang is, is dat inmiddels is gebleken[18] – en de toelichting preludeert daar ook op[19] – dat de fraude met software zich ook uitstrekt tot het meten van CO_2-uitstoot. Daarmee wordt niet alleen het huidige maar ook het thans voorgestelde systeem in de kern geraakt. Niet alleen wat betreft de MRB en de BPM (afbouwperiode en structureel), maar ook wat betreft de IB-/LB-bijtelling gedurende de afbouwperiode.

De Afdeling merkt op dat met deze kennelijk moeilijk te traceren fraude vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de geschiktheid van uitstootcriteria als grondslag voor de belastingopbrengst. De vraag komt op of het wel verantwoord is belastingheffing te baseren op gegevens die worden verzameld met technieken die voorwerp zijn van manipulatie op grote schaal.

c. Vereenvoudigen van autobelastingen

Hoewel het voorstel, zoals de toelichting aangeeft, ook in de sleutel staat van vereenvoudiging van de autobelastingen en hoewel het bestaande overgangsrecht om die reden (op de lange termijn, dat wil zeggen na 2020 en verder na 2023) versneld wordt ingeperkt[20], zijn vraagtekens te plaatsen bij de complexiteitsreductie die met het voorstel wordt bereikt. Blijkens de bij de memorie van toelichting gevoegde Uitvoeringstoetsen van de Belastingdienst (‘Autobrief MRB’, ‘Autobrief BPM’ en ‘Autobrief Bijtelling’) leiden de knip tussen oude gevallen (25%) en nieuwe gevallen (22%) van IB-/LB-bijtelling, de maatregelen inzake de vervuilende diesels (‘schuivende’ ouderdomsgrens[21]) alsmede de aparte tarieftabel voor plug-in hydride auto’s tot een extra complexiteit, terwijl de maatregelen voor het overige geen gevolgen hebben voor de complexiteit.

d. Conclusie

De Afdeling is van oordeel dat de effectiviteit van het voorgestelde systeem niet is aangetoond als het gaat om het bereiken van de door het kabinet gestelde drie opgaven (milieu-effectiviteit, robuustheid van belastinginkomsten alsmede vereenvoudiging). Een volledige én snellere afbouw van de fiscale stimulering voor nieuwe auto’s ligt in de rede, tenzij dragend wordt gemotiveerd dat met het voorstel de drie gestelde opgaven worden gerealiseerd. Indien de effectiviteit van het voorstel niet dragend kan worden gemotiveerd adviseert de Afdeling het voorstel aan te passen.

2. Overige opmerkingen

a. Criteria verlaging forfaitaire bijtelling van 25% naar 22%

Het algemene bijtellingspercentage (thans 25%) voor het belasten van het privégebruik van een auto van de zaak, is het resultaat van een benadering van de gemiddelde waarde van het voordeel van het privégebruik voor de volledige populatie zakelijke auto’s, aldus de toelichting op het voorstel.[22] Door de toepassing van het forfaitaire, en daardoor grofmazige, bijtellingspercentage op iedere auto uit die populatie, bestaat een relatief eenvoudig en uitvoerbaar systeem om de waarde van het voordeel van het privégebruik van de auto van de zaak vast te stellen, zo vervolgt de toelichting. De toelichting maakt duidelijk dat inherent aan de keuze voor dit grofmazige systeem is, dat op individueel niveau de berekende waarde van het voordeel van het privégebruik vaak niet gelijk zal zijn aan de werkelijke waarde daarvan.

Ter motivering van de verlaging van het percentage (van 25%) naar 22%, maakt de toelichting duidelijk dat zich in de afgelopen jaren een aantal ontwikkelingen met betrekking tot het privégebruik en de kosten van auto’s van de zaak heeft voorgedaan, die aanleiding zijn om het bijtellingspercentage bij te stellen.[23] In de eerste plaats, zo vermeldt de toelichting, is het brandstofgebruik van auto’s flink

[17] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 8, onder ‘Recente ontwikkelingen: fraude met software’, tweede tekstblok, eerste en tweede volzin.
[18] Antwoord op Kamervragen 2015Z20889 en de brief van Volkswagen aan de Minister van Financiën van 6 november 2015.
[19] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 8, onder ‘Recente ontwikkelingen: fraude met software’, tweede tekstblok, derde volzin.
[20] Zie onder meer de bij de toelichting op het voorstel gevoegde Uitvoeringstoets Belastingdienst ‘Autobrief Bijtelling’, onder ‘Bijdrage complexiteitsreductie’.
[21] Het voorstel kent in de wettekst een termijn van 12 jaar voor ‘oude’ dieselauto’s, op grond van welke tekst er ieder jaar sprake is van een nieuw cohort oude auto’s die met de regeling te maken krijgt (artikel XXVII, onderdeel C, van het voorstel).
[22] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 5, onder ‘Algemeen bijtellingspercentage’, eerste volzin.
[23] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 5, onder ‘Algemeen bijtellingspercentage’, tweede tekstblok.

gedaald, hetgeen uiteraard gevolgen heeft voor de kosten. Daarnaast worden vaker beperkingen gesteld aan het privégebruik van de auto van de zaak, bijvoorbeeld voor vakanties in het buitenland. Gelet op deze trends ligt het in de rede om hier op enig moment consequenties aan te verbinden voor het bijtellingspercentage, zo concludeert de toelichting.

De Afdeling merkt op dat deze 'trends' de vraag oproepen wat nu precies de criteria of indicatoren zijn die in aanmerking zijn genomen bij de voorgestelde verlaging van het forfait, en hoe deze criteria zijn (of in de toekomst zullen worden) gewogen. Er zijn immers – naast brandstofgebruik en bedoelde beperkingen aan het privégebruik – veel meer factoren (positief en negatief) die gevolgen hebben voor de kosten. Te denken valt aan (stijgende of dalende) benzine- of verzekeringskosten.
Het is de Afdeling daarnaast niet duidelijk of en zo ja in hoeverre genoemde factoren een rol hebben gespeeld bij de vaststelling van de hoogte van de andere bijtellingspercentages voor de periode 2016–2020 (zoals vermeld in tabel XI in paragraaf 5 van de toelichting), waar deze factoren alsdan immers ook een rol zouden moeten spelen.

De Afdeling adviseert in de toelichting op het vorenstaande in te gaan en zo nodig het voorstel aan te passen.

b. Uitvoeringstoets 'Autobrief MRB'

In de bij de toelichting op het voorstel gevoegde Uitvoeringstoets 'Autobrief MRB' geeft de Belastingdienst (als eindoordeel) aan dat de maatregelen op het gebied van de MRB uitvoerbaar zijn 'mits het gegeven 'fijnstofuitstoot' voor alle relevante voertuigen is opgenomen in de basisregistratie voertuigen en wordt geleverd aan de Belastingdienst'.

De Afdeling merkt op dat uit de toelichting op het voorstel niet naar voren komt of en zo ja op welke wijze deze voorwaarde van de Belastingdienst in het voorstel is verwerkt. Indien deze voorwaarde niet is verwerkt, is het niet duidelijk hoe de maatregel in de praktijk kan worden uitgevoerd.

De Afdeling adviseert in de toelichting op het vorenstaande in te gaan en zo nodig het voorstel aan te passen.

c. Uitvoeringstoets 'Autobrief BPM'

De toelichting op het voorstel vermeldt dat het verlagen van de BPM een eerste stap is in het verstevigen van de uitvoering door de Belastingdienst.[24] Zo maakt de toelichting duidelijk dat de afbouw van de BPM op den duur de mogelijk te behalen belastingvoordelen om bij import munt te slaan uit de Europese regelgeving zal verminderen. Voorts maakt de toelichting duidelijk dat de belastingvoordelen die behaald kunnen worden door de handelsprijs in de BPM bij import met allerlei trucjes lager vast te stellen, door de afbouw van de BPM uiteindelijk minder worden.

Juist op het punt van deze fraudebestendigheid bij import concludeert de Belastingdienst dat het voorstel 'geen gevolgen (positief of negatief) heeft voor de huidige fraudebestendigheid (van de importproblematiek) bij de BPM'.[25]

De Afdeling merkt op dat de toelichting op het voorstel en de conclusie van de Belastingdienst op gespannen voet met elkaar staan. Meer in het bijzonder merkt de Afdeling dienaangaande op dat uit tabel IX in de toelichting op het voorstel naar voren komt dat (het bedrag van) de afbouw van BPM voor 'conventionele' voertuigen (ook op termijn) gering is. Ook komt daaruit naar voren dat de toename van BPM voor 'plugin-hybrides' daarentegen omvangrijk is. Aldus zijn vraagtekens te plaatsen bij de volgens de toelichting verwachte afname van fraudebestendigheid bij import.

De Afdeling adviseert in de toelichting op het vorenstaande in te gaan.

3. Inwerkingtreding

Artikel XXXI van het voorliggende voorstel bepaalt dat de wet in werking treedt op 1 januari 2017.

De Afdeling wijst in dit verband op het feit dat op 1 juli 2015 de Wet raadgevend referendum (Wrr) in werking is getreden. Op grond van de Wrr wordt het tijdstip van inwerkingtreding van een wet waarover een referendum kan worden gehouden, niet eerder gesteld dan acht weken na de mededeling van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over de bekrachtiging van die

[24] Toelichting, I Algemeen, paragraaf 3, onder 'Afbouw BPM', eerste tekstblok.
[25] Zie de bij de toelichting op het voorstel gevoegde Uitvoeringstoets 'Autobrief BPM', onder 'Fraudebestendigheid'.

wet.[26] Deze mededeling wordt binnen een week na die bekrachtiging geplaatst in de Staatscourant.[27] Met de termijn van minimaal acht weken is voldoende tijd aanwezig om een eventueel verzoek tot het houden van een referendum over de wet in te dienen.

De formulering van artikel XXXI van het voorstel houdt geen rekening met het vorenstaande: het kan immers zo zijn dat de datum van uitgifte van de Staatscourant binnen acht weken voor 1 januari 2017 ligt. In dat geval zou op grond van de Wrr de inwerkingtreding van rechtswege worden opgeschort tot de dag na het verstrijken van de termijn van acht weken.[28]
Indien inwerkingtreding van voorliggend voorstel per 1 januari 2017 noodzakelijk is, zou gebruik gemaakt kunnen worden van de spoedprocedure van de Wrr.[29] In dat geval moet de inwerkingtredingsbepaling van het voorstel daar expliciet melding van maken en dient te worden gemotiveerd waarom voor dit voorstel afwijking van de hoofdregel van de Wrr noodzakelijk is.

De Afdeling adviseert in de toelichting op het vorenstaande in te gaan en zo nodig de inwerkingtredingsbepaling aan te passen.

4. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De vice-president van de Raad van State,
J.P.H. Donner.

---

[26] Artikel 8, eerste lid, van de Wrr.
[27] Artikel 7, eerste lid, van de Wrr.
[28] Artikel 8, tweede lid, van de Wrr.
[29] Artikel 12, eerste lid, van de Wrr.

Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no.W06.15.0398/III

– De in artikel XXIX opgenomen wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 opnemen na artikel XXVII.

Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001, de Wet op de loonbelasting 1964, de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en de Provinciewet (Wet uitwerking Autobrief II)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten: Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is maatregelen te treffen in de sfeer van de autogerelateerde belastingen, in het bijzonder om het fiscale beleid om zuinige auto's te stimuleren te verbeteren;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

De Wet inkomstenbelasting 2001 wordt als volgt gewijzigd:

A. **Artikel 3.20** wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt 'privé-gebruik' vervangen door: privégebruik.

2. In het eerste lid, eerste volzin, aanhef, wordt 'privé-doeleinden' vervangen door: privédoeleinden.

3. In het eerste lid, eerste volzin, onderdeel a, wordt '25%' vervangen door: 22%.

4. In het eerste lid, tweede volzin, wordt 'privé-doeleinden' telkens vervangen door: privédoeleinden.

5. In het tweede lid, onderdeel a, wordt '21%' vervangen door: 18%.

6. In het tweede lid, onderdeel b, wordt '10%' vervangen door '5%'. Voorts wordt ', en' vervangen door een punt.

7. Het tweede lid, onderdeel c, vervalt.

8. Het derde lid komt te luiden:

> 3. Voor de toepassing van dit artikel en de daarop berustende bepalingen wordt woon-werkverkeer geacht niet voor privédoeleinden plaats te vinden. Indien uit een rittenregistratie of anderszins blijkt dat de auto op jaarbasis voor niet meer dan 500 kilometer voor privédoeleinden wordt gebruikt, wordt de onttrekking gesteld op nihil. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld waaraan een rittenregistratie moet voldoen. Tevens kunnen regels worden gesteld over het anderszins laten blijken dat de auto op jaarbasis voor niet meer dan 500 kilometer voor privédoeleinden wordt gebruikt.

9. Het vierde lid vervalt onder vernummering van het achtste lid tot vierde lid.

10. Het vijfde lid komt te luiden:

> 5. Voor de toepassing van dit artikel en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
> a. *auto:* personenauto of bestelauto als bedoeld in artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, met uitzondering van een bestelauto die door aard of inrichting uitsluitend of nagenoeg uitsluitend geschikt blijkt te zijn voor vervoer van goederen;
> b. *waarde van de auto:* catalogusprijs in de zin van artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 vermeerderd met de belasting van personenauto's en motorrijwielen ingevolge de artikelen 9 tot en met 9c van die wet, met dien verstande dat de waarde van een auto die meer dan vijftien jaar geleden voor het eerst in gebruik is genomen, wordt gesteld op de waarde in het economische verkeer;
> c. *CO_2-uitstoot van een auto:* CO_2-uitstoot gemeten overeenkomstig bijlage XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2008,

L 199), met dien verstande dat ingeval de meting mede met LPG of aardgas als brandstof is uitgevoerd, de CO_2-uitstoot van de auto met LPG of aardgas als brandstofsoort wordt gehanteerd.

11. Het zesde, zevende en negende lid vervallen onder vernummering van het tiende tot en met veertiende lid tot zesde tot en met tiende lid.

12. Na het tiende lid (nieuw) wordt een lid ingevoegd, luidende:

11. Na de eerste wijziging van de CO_2-uitstootgrenzen of percentages in het tweede lid na de datum van eerste toelating van de auto, is voor een periode van 60 maanden te rekenen vanaf de eerste dag van de maand volgend op de datum van eerste toelating, de verlaging, bedoeld in het tweede lid, van toepassing overeenkomstig de bepalingen die gelden direct voorafgaand aan die wijziging.

13. Het vijftiende tot en met het negentiende lid vervallen onder vernummering van het twintigste lid tot twaalfde lid.

B. **Artikel 10a.4** komt te luiden:

Artikel 10a.4 Overgangsbepaling bij artikel 3.20 in verband met de wijziging van artikel 3.20 per 1 juli 2006 en per 1 januari 2017 en van de Wegenverkeerswet 1994 per 1 januari 2014

1. In afwijking van artikel 3.20, eerste lid, eerste volzin, aanhef en onderdeel a, wordt voor een auto met een datum van eerste toelating van uiterlijk 31 december 2016 als onttrekking als bedoeld in artikel 3.20, eerste lid, eerste volzin, onderdeel a, op jaarbasis ten minste 25% van de waarde van de auto in aanmerking genomen.

2. In afwijking van artikel 3.20, elfde lid, wordt de onttrekking, bedoeld in artikel 3.20, eerste lid, eerste volzin, voor een auto met een datum van eerste toelating van uiterlijk 31 december 2016 voor een periode van 60 maanden te rekenen vanaf de eerste dag van de maand volgend op die waarin de auto voor het eerst te naam is gesteld in het kentekenregister op jaarbasis verlaagd overeenkomstig de bepalingen die golden op de datum van de eerste tenaamstelling in het kentekenregister.

3. In afwijking van het tweede lid en artikel 3.20, elfde lid, blijft artikel 3.20, vijftiende lid, aanhef en onderdelen b, c en d, en zestiende lid, zoals dat luidde op 31 december 2016, van toepassing tot en met 31 december 2018.

4. Met betrekking tot auto's waarvan het kenteken vóór 1 januari 2014 op naam is gesteld, wordt, waar in het tweede lid wordt gesproken over de eerste tenaamstelling van de auto in het kentekenregister, uitgegaan van de eerste tenaamstelling van het kenteken van de auto in het kentekenregister.

5. Voor auto's waarvoor het kenteken is opgegeven vóór 1 juli 2006 en die niet meer dan vijftien jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen, wordt de waarde van de auto, in afwijking van artikel 3.20, vijfde lid, onderdeel b, gesteld op de catalogusprijs met inbegrip van de omzetbelasting en de belasting van personenauto's en motorrijwielen.

C. **Artikel 10a.14** vervalt.

D. Aan **artikel 10b.1** wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Artikel 3.20, tweede lid, vervalt met ingang van 1 januari 2021.

ARTIKEL II

De Wet inkomstenbelasting 2001 wordt met ingang van 1 januari 2018 als volgt gewijzigd:

A. In **artikel 3.20**, tweede lid, onderdeel b, wordt '5%' vervangen door: 3%.

B. In **artikel 10b.1** wordt het vierde lid vernummerd tot derde lid.

ARTIKEL III

De Wet inkomstenbelasting 2001 wordt met ingang van 1 januari 2019 als volgt gewijzigd:

A. **Artikel 3.20**, tweede lid, komt te luiden:

2. De onttrekking, bedoeld in het eerste lid, eerste volzin, wordt op jaarbasis verlaagd met 18% van de waarde van de auto indien de CO_2-uitstoot 0 gram per kilometer is, met dien verstande dat het bedrag van de verlaging ten hoogste € 9.000 bedraagt indien de auto niet wordt aangedreven door een motor die kan worden gevoed met waterstof.

B. **Artikel 10a.4**, derde lid, vervalt onder vernummering van het vierde en vijfde lid tot derde en vierde lid.

ARTIKEL IV

De Wet op de loonbelasting 1964 wordt als volgt gewijzigd:

A. **Artikel 13bis** wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, eerste volzin, aanhef, wordt 'privé-doeleinden' vervangen door: privédoeleinden.

2. In het eerste lid, onderdeel a, wordt '25%' vervangen door: 22%.

3. In het eerste lid, tweede volzin, wordt 'privé-doeleinden' telkens vervangen door: privédoeleinden.

4. In het tweede lid, onderdeel a, wordt '21%' vervangen door: 18%.

5. In het tweede lid, onderdeel b, wordt '10%' vervangen door '5%'. Voorts wordt ', en' vervangen door een punt.

6. Het tweede lid, onderdeel c, vervalt.

7. Het derde lid komt te luiden:

3. Voor de toepassing van dit artikel en de daarop berustende bepalingen wordt woon-werkverkeer geacht niet voor privédoeleinden plaats te vinden. Indien uit een rittenregistratie of anderszins blijkt dat de auto op kalenderjaarbasis voor niet meer dan 500 kilometer voor privédoeleinden wordt gebruikt, wordt de onttrekking gesteld op nihil. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld waaraan een rittenregistratie moet voldoen. Tevens kunnen regels worden gesteld over het anderszins laten blijken dat de auto op kalenderjaarbasis voor niet meer dan 500 kilometer voor privédoeleinden wordt gebruikt.

8. Het vierde lid vervalt onder vernummering van het achtste tot vierde lid.

9. Het vijfde lid komt te luiden:

5. Voor de toepassing van dit artikel en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
a. *auto:* personenauto of bestelauto als bedoeld in artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, met uitzondering van een bestelauto die door aard of inrichting uitsluitend of nagenoeg uitsluitend geschikt blijkt te zijn voor vervoer van goederen en met uitzondering van een bestelauto die buiten de werktijd niet gebruikt kan worden of een bestelauto waarvoor een verbod op privégebruik geldt, waarbij van een dergelijk verbod op privégebruik sprake is indien:
1°. het verbod schriftelijk is vastgelegd;
2°. de inhoudingsplichtige de vastlegging van het verbod bij de loonadministratie bewaart;
3°. de inhoudingsplichtige voldoende toezicht houdt op de naleving van het verbod, en
4°. de inhoudingsplichtige een passende sanctie oplegt indien het verbod wordt overtreden;
b. *waarde van de auto:* catalogusprijs in de zin van artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 vermeerderd met de belasting van personenauto's en motorrijwielen ingevolge de artikelen 9 tot en met 9c van die wet, met dien verstande dat de waarde van een auto die meer dan vijftien jaar geleden voor het eerst in gebruik is genomen, wordt gesteld op de waarde in het economische verkeer;
c. *CO_2-uitstoot van een auto:* CO_2-uitstoot gemeten overeenkomstig bijlage XII bij Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2008,

L 199), met dien verstande dat indien de meting mede met LPG of aardgas als brandstof is uitgevoerd, de CO_2-uitstoot van de auto met LPG of aardgas als brandstofsoort wordt gehanteerd.

10. Het zesde, zevende en negende lid vervallen onder vernummering van het tiende tot en met eenentwintigste lid tot zesde tot en met zeventiende lid.

11. Het achttiende lid komt te luiden:

18. Na de eerste wijziging van de CO_2-uitstootgrenzen of percentages in het tweede lid na de datum van eerste toelating van de auto, is voor een periode van 60 maanden te rekenen vanaf de eerste dag van de maand volgend op de datum van eerste toelating, de verlaging, bedoeld in het tweede lid, van toepassing overeenkomstig de bepalingen die gelden direct voorafgaand aan die wijziging.

12. Het tweeëntwintigste tot en met het zesentwintigste lid vervallen onder vernummering van het zevenentwintigste lid tot negentiende lid.

B. **Artikel 36c** komt te luiden:

Artikel 36c

1. In afwijking van artikel 13bis, eerste lid, eerste volzin, aanhef en onderdeel a, wordt voor een auto met een datum van eerste toelating van uiterlijk 31 december 2016 als voordeel als bedoeld in artikel 13bis, eerste lid, eerste volzin, onderdeel a, op kalenderjaarbasis ten minste 25% van de waarde van de auto in aanmerking genomen.

2. In afwijking van artikel 13bis, achttiende lid, wordt het voordeel, bedoeld in artikel 13bis, eerste lid, eerste volzin, voor een auto met een datum van eerste toelating van uiterlijk 31 december 2016 voor een periode van 60 maanden te rekenen vanaf de eerste dag van de maand volgend op die waarin de auto voor het eerst te naam is gesteld in het kentekenregister, op kalenderjaarbasis verlaagd overeenkomstig de bepalingen die golden op de datum van de eerste tenaamstelling in het kentekenregister.

3. In afwijking van het tweede lid en artikel 13bis, achttiende lid, blijft artikel 13bis, tweeëntwintigste lid, aanhef en onderdelen b, c en d, en drieëntwintigste lid, zoals dat luidde op 31 december 2016, van toepassing tot en met 31 december 2018.

4. In afwijking van het tweede lid en artikel 13bis, achttiende lid, blijft artikel 13bis, tweeëntwintigste lid, aanhef en onderdelen b, c en d, en drieëntwintigste lid, zoals dat luidde op 31 december 2016, van toepassing tot en met 31 december 2018.

5. Voor auto's waarvoor het kenteken is opgegeven vóór 1 juli 2006 en die niet meer dan vijftien jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen, wordt de waarde van de auto, in afwijking van artikel 13bis, vijfde lid, onderdeel b, gesteld op de cataloguсprijs met inbegrip van de omzetbelasting en de belasting van personenauto's en motorrijwielen.

C. Na **artikel 35n** wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk VIIB Horizonbepaling

Artikel 35o

Artikel 13bis, tweede lid, vervalt met ingang van 1 januari 2021.

D. **Artikel 39h** vervalt.

ARTIKEL V

In de Wet op de loonbelasting 1964 wordt met ingang van 1 januari 2018 in **artikel 13bis**, tweede lid, onderdeel b, '5%' vervangen door: 3%.

ARTIKEL VI

De Wet op de loonbelasting 1964 wordt met ingang van 1 januari 2019 als volgt gewijzigd:

A. **Artikel 13bis**, tweede lid, komt te luiden:

2. Het voordeel, bedoeld in het eerste lid, eerste volzin, wordt op kalenderjaarbasis verlaagd met 18% van de waarde van de auto indien de CO_2-uitstoot 0 gram per kilometer is, met dien verstande dat het bedrag van de verlaging ten hoogste € 9.000 bedraagt indien de auto niet wordt aangedreven door een motor die kan worden gevoed met waterstof.

B. **Artikel 36c**, derde lid, vervalt onder vernummering van het vierde en vijfde lid tot derde en vierde lid.

ARTIKEL VII

De Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt met ingang van 1 januari 2017 als volgt gewijzigd:

A. In **artikel 1**, vijfde lid, wordt 'eerste lid' vervangen door: eerste of tweede lid.

B. **Artikel 9** wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De belasting voor een personenauto wordt bepaald aan de hand van de volgende tabel.

Bij een CO_2-uitstoot van meer dan	maar niet meer dan	bedraagt de belasting het in kolom III vermelde bedrag, vermeerderd met het bedrag dat wordt berekend door het in kolom IV vermelde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal gram/km CO_2-uitstoot dat de in kolom I vermelde CO_2-uitstoot te boven gaat	
I	II	III	IV
0 gram/km	76	€ 350	€ 2
76 gram/km	102	€ 502	€ 66
102 gram/km	150	€ 2.218	€ 145
150 gram/km	168	€ 9.178	€ 238
168 gram/km	–	€ 13.462	€ 476

Het bedrag van de belasting op grond van de tabel wordt in geval van een personenauto die wordt aangedreven door een motor met een compressieontsteking vermeerderd met een bedrag van € 86,00 per gram/km CO_2-uitstoot boven de 65 gram/km CO_2-uitstoot.

2. Onder vernummering van het tweede tot en met twaalfde lid tot derde tot en met dertiende lid wordt na het eerste lid een lid ingevoegd, luidende:

2. In afwijking van het eerste lid wordt de belasting voor een personenauto met ten minste twee verschillende energie-omzetters en ten minste twee verschillende energie-opslagsystemen aan boord ten behoeve van de mechanische aandrijving van de auto, waarbij in ieder geval energie wordt geput uit een opslagvoorziening voor elektrische energie of -kracht, een voorziening die ook door middel van een externe bron oplaadbaar is, bepaald aan de hand van de volgende tabel.

Bij een CO_2-uitstoot van meer dan	maar niet meer dan	bedraagt de belasting het in kolom III vermelde bedrag, vermeerderd met het bedrag dat wordt berekend door het in kolom IV vermelde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal gram/km CO_2-uitstoot dat de in kolom I vermelde CO_2-uitstoot te boven gaat	
I	II	III	IV
0 gram/km	30	€ 0	€ 20
30 gram/km	50	€ 600	€ 90
50 gram/km	–	€ 2.400	€ 300

Het bedrag van de belasting op grond van de tabel wordt in geval van een personenauto die mede wordt aangedreven door een motor met een compressieontsteking vermeerderd met een bedrag van € 86,00 per gram/km CO_2-uitstoot boven de 65 gram/km CO_2-uitstoot.

C. In **artikel 9c** wordt 'artikel 9, eerste en tweede lid' vervangen door 'artikel 9, eerste tot en met het derde lid'. Voorts wordt '2018' vervangen door: 2021.

D. **Artikel 10** wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'artikel 9, eerste en tweede lid' vervangen door: artikel 9, eerste tot en met het derde lid.

2. In het tweede, zevende en achtste lid wordt ‘artikel 9, vierde lid’ vervangen door: artikel 9, vijfde lid.

E. **Artikel 16b** wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De artikelen 10.1 en 10.2 van de Wet inkomstenbelasting 2001 zijn van overeenkomstige toepassing op het eerste bedrag, genoemd in artikel 9, eerste en tweede lid, in de derde kolom van de tabel, op de bedragen, genoemd in artikel 9, eerste en tweede lid, in de vierde kolom van de tabel en op het bedrag, genoemd in artikel 9, eerste lid, laatste volzin, en tweede lid, laatste volzin.

2. In het tweede lid wordt ‘artikel 9, eerste lid’ vervangen door: artikel 9, eerste en tweede lid.

ARTIKEL VIII

In het bij **artikel VII** gewijzigde artikel 9, eerste en tweede lid, van de Wet op de belasting van personenauto’s en motorrijwielen 1992 worden het eerste bedrag, genoemd in de derde kolom van de tabel, de bedragen, genoemd in de vierde kolom van de tabel, en het bedrag, genoemd in de laatste volzin, bij het begin van het kalenderjaar 2017 vervangen door andere. De artikelen 10.1 en 10.2 van de Wet inkomstenbelasting 2001 zijn van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de bij het begin van het kalenderjaar 2016 gebruikte tabelcorrectiefactor wordt toegepast. Vervolgens worden de overige bedragen, genoemd in artikel 9, eerste en tweede lid, in de derde kolom van de tabel, van eerstgenoemde wet dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL IX

De overeenkomstig **artikel VIII** gewijzigde bedragen, genoemd in artikel 9, eerste en tweede lid, in de vierde kolom van de tabel, en het bedrag, genoemd in artikel 9, eerste lid, laatste volzin, en tweede lid, laatste volzin, van de Wet op de belasting van personenauto’s en motorrijwielen 1992, worden bij ministeriële regeling verlaagd met 0,79 percent. Vervolgens worden de bedragen, genoemd in artikel 9, eerste en tweede lid, in de derde kolom van de tabel, echter met uitzondering van het eerstgenoemde bedrag, van die wet, dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL X

1. Artikel VIII vindt toepassing voordat artikel 16b van de Wet op de belasting van personenauto’s en motorrijwielen 1992 bij het begin van het kalenderjaar 2017 wordt toegepast.

2. Artikel IX vindt eerst toepassing nadat artikel 16b van de Wet op de belasting van personenauto’s en motorrijwielen 1992 bij het begin van het kalenderjaar 2017 is toegepast.

ARTIKEL XI

In de Wet op de belasting van personenauto’s en motorrijwielen 1992 wordt met ingang van 1 januari 2018 **artikel 9** als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid komen de eerste en tweede kolom van de tabel, te luiden:

Bij een CO_2-uitstoot van meer dan	maar niet meer dan
I	II
0 gram/km	73
73 gram/km	98
98 gram/km	144
144 gram/km	162
162 gram/km	–

2. In het eerste lid, laatste volzin, en tweede lid, laatste volzin, wordt ‘65’ vervangen door: 63.

ARTIKEL XII

In de Wet op de belasting van personenauto’s en motorrijwielen 1992 worden in **artikel 9**, eerste en tweede lid, de bedragen, genoemd in de vierde kolom van de tabel, en het bedrag, genoemd in de

laatste volzin, bij het begin van het kalenderjaar 2018 bij ministeriële regeling verlaagd met 3,63 percent. Vervolgens worden de bedragen, genoemd in de derde kolom van de tabel, echter met uitzondering van het eerstgenoemde bedrag, dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL XIII

Artikel XII vindt eerst toepassing nadat artikel 16b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 bij het begin van het kalenderjaar 2018 is toegepast.

ARTIKEL XIV

In de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt met ingang van 1 januari 2019 **artikel 9** als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid komen de eerste en tweede kolom van de tabel te luiden:

Bij een CO_2-uitstoot van meer dan	maar niet meer dan
I	II
0 gram/km	71
71 gram/km	95
95 gram/km	139
139 gram/km	156
156 gram/km	–

2. In het tweede lid komt de tabel te luiden:

Bij een CO_2-uitstoot van meer dan	maar niet meer dan	bedraagt de belasting het in kolom III vermelde bedrag, vermeerderd met het bedrag dat wordt berekend door het in kolom IV vermelde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal gram/km CO_2-uitstoot dat de in kolom I vermelde CO_2-uitstoot te boven gaat	
I	II	III	IV
0 gram/km	30	€ 0	€ 30
30 gram/km	50	€ 900	€ 125
50 gram/km	–	€ 3.400	€ 300

3. In het eerste lid, laatste volzin, en tweede lid, laatste volzin, wordt '63' vervangen door: 61.

ARTIKEL XV

In artikel XIV, tweede lid, worden de bedragen, genoemd in de vierde kolom van die tabel, bij het begin van het kalenderjaar 2017 vervangen door andere. De artikelen 10.1 en 10.2 van de Wet inkomstenbelasting 2001 zijn van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat de bij het begin van het kalenderjaar 2016 gebruikte tabelcorrectiefactor wordt toegepast. Vervolgens worden het tweede en derde bedrag, genoemd in de derde kolom van die tabel, dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL XVI

Na toepassing van artikel XV, worden in **artikel XIV**, tweede lid, de bedragen, genoemd in de vierde kolom van die tabel, bij het begin van het kalenderjaar 2017 vervangen door andere. De artikelen 10.1 en 10.2 van de Wet inkomstenbelasting 2001 zijn van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de bij het begin van het kalenderjaar 2017 gebruikte tabelcorrectiefactor wordt toegepast. Vervolgens worden het tweede en derde bedrag, genoemd in de derde kolom van die tabel, dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL XVII

Na toepassing van artikel XVI worden in **artikel XIV**, tweede lid, de bedragen, genoemd in de vierde kolom van de tabel, bij het begin van het kalenderjaar 2017 bij ministeriële regeling verlaagd met 0,79 percent. Vervolgens worden het tweede en derde bedrag, genoemd in de derde kolom, dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL XVIII

In **artikel XIV**, tweede lid, worden de bedragen, genoemd in de vierde kolom van die tabel, bij het begin van het kalenderjaar 2018 vervangen door andere. De artikelen 10.1 en 10.2 van de Wet inkomstenbelasting 2001 zijn van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de bij het begin van het kalenderjaar 2018 gebruikte tabelcorrectiefactor wordt toegepast. Vervolgens worden het tweede en derde bedrag, genoemd in de derde kolom van die tabel, dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL XIX

Na toepassing van artikel XVIII worden in **artikel XIV**, tweede lid, de bedragen, genoemd in de vierde kolom van de tabel, bij het begin van het kalenderjaar 2018 bij ministeriële regeling verlaagd met 3,63 percent. Vervolgens worden het tweede en derde bedrag, genoemd in de derde kolom van die tabel, dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL XX

In de Wet op de belasting van personenauto's 1992 worden met ingang van 1 januari 2019 in artikel 9 de bedragen, genoemd het eerste lid, in de vierde kolom van de tabel, de bedragen, genoemd in het tweede lid, in de vierde kolom van de tabel, en het bedrag, genoemd in het eerste lid, laatste volzin, en tweede lid, laatste volzin, bij ministeriële regeling verlaagd met 6,03 percent. Vervolgens worden de bedragen, genoemd in artikel 9, eerste en tweede lid, in de derde kolom van de tabel, echter met uitzondering van het eerste bedrag, van die wet, dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL XXI

1. De artikelen XV tot en met XIX vinden toepassing voordat artikel toepassing vindt.

2. Artikel XIV vindt toepassing voordat artikel 16b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 bij het begin van het kalenderjaar 2019 wordt toegepast.

3. Artikel XX vindt eerst toepassing nadat artikel 16b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 bij het begin van het kalenderjaar 2019 is toegepast.

ARTIKEL XXII

In de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt met ingang van 1 januari 2020 **artikel 9** als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid komen de eerste en tweede kolom van de tabel te luiden:

Bij een CO_2-uitstoot van meer dan	maar niet meer dan
I	II
0 gram/km	68
68 gram/km	91
91 gram/km	133
133 gram/km	150
150 gram/km	–

2. In het eerste lid, laatste volzin, en tweede lid, laatste volzin, wordt '61' vervangen door: 59.

ARTIKEL XXIII

In de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 worden in **artikel 9**, eerste en tweede lid, de bedragen, genoemd in de vierde kolom van de tabel, en het bedrag, genoemd in de laatste volzin, bij het begin van het kalenderjaar 2020 bij ministeriële regeling verlaagd met 2,30 percent. Vervolgens worden de bedragen, genoemd in het eerste en tweede lid, in de derde kolom, echter met uitzondering van het eerstgenoemde bedrag, dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL XXIV

Artikel XXIII vindt eerst toepassing nadat artikel 16b van de Wet op de belasting van personenauto's

en motorrijwielen 1992 bij het begin van het kalenderjaar 2020 is toegepast.

ARTIKEL XXV

De Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt met ingang van 1 januari 2017 als volgt gewijzigd:

A. **Artikel 22**, derde lid, vervalt.

B. In **artikel 23**, eerste lid, worden de bedragen, genoemd in de tweede en derde kolom van de tabel, verlaagd met 2 percent.

C. In **artikel 23**, tweede lid, laatste volzin, vervalt: als bedoeld in artikel 22, derde lid,.

D. In **artikel 23b**, tweede lid, wordt 'Artikel 9, tiende lid' vervangen door: Artikel 9, elfde lid.

E. Na **artikel 24** wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 24aa

In afwijking van artikel 24 wordt voor een bestelauto die is ingericht en bestemd om mede te worden aangedreven door een elektromotor, mits de aandrijving door de elektromotor zodanig is dat de elektrische energie voor een actieradius van ten minste 24 km aaneengesloten stadsverkeer uitsluitend door een batterij of door een brandstofcel kan worden geleverd, of mits het piekvermogen van de voor de aandrijving bestemde elektromotor ten minste 15 percent van het maximum vermogen van de verbrandingsmotor bedraagt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden, de eigen massa van het motorrijtuig verminderd met 125 kg.

ARTIKEL XXVI

Artikel XXV, onderdeel B, vindt eerst toepassing nadat artikel 81a van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 bij het begin van het kalenderjaar 2017 is toegepast.

ARTIKEL XXVII

De Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt met ingang van 1 januari 2019 als volgt gewijzigd:

A. Aan **artikel 23** worden drie leden toegevoegd, luidende:

4. Het bedrag van de belasting, berekend overeenkomstig het eerste en tweede lid, wordt voor een personenauto:
   a. met aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan dieselolie of een product dat ingevolge artikel 28 van de Wet op de accijns gelijkwaardig is aan gasolie of een combinatie van deze brandstoffen; en
   b. waarvan de datum eerste toelating, genoemd in het kentekenregister, is gelegen voor 1 september 2009, verhoogd met een fijnstoftoeslag van 19 percent van dat bedrag indien de fijnstofuitstoot meer bedraagt dan 5 milligram per kilometer, zijnde de Euro 5-emissiegrenswaarde, bedoeld in bijlage I, tabel 1, van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171).

5. Wanneer de fijnstofuitstoot, bedoeld in het vierde lid, niet is geregistreerd in het kentekenregister en de datum eerste toelating, genoemd in het kentekenregister, is gelegen voor 1 september 2009, wordt de betreffende personenauto, behoudens tegenbewijs, voor de toepassing van dat lid geacht een fijnstofuitstoot te hebben van meer dan 5 milligram per kilometer.

6. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van het vijfde lid.

B. In **artikel 23b**, eerste lid, onderdeel b, wordt 'de helft' vervangen door: driekwart.

C. **Artikel 24** komt te luiden:

Artikel 24

1. Artikel 23, eerste tot en met derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

2. Het bedrag van de belasting wordt voor een bestelauto:
   a. met aandrijving door een kracht die wordt ontleend aan dieselolie of een product dat ingevolge artikel 28 van de Wet op de accijns gelijkwaardig is aan gasolie of een combinatie van deze brandstoffen; en
   b. waarvan de datum eerste toelating, genoemd in het kentekenregister, bij de aanvang van het tijdvak 12 jaar of langer geleden gelegen is, verhoogd met een fijnstoftoeslag van 15 percent van dat bedrag indien de fijnstofuitstoot meer bedraagt dan 5 milligram per kilometer, zijnde de Euro 5-grenswaarde, bedoeld in bijlage I, tabel 1, van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171).

3. Wanneer de fijnstofuitstoot, bedoeld in het tweede lid, niet is geregistreerd in het kentekenregister en de datum eerste toelating, genoemd in het kentekenregister, is gelegen voor 1 september 2009 en die datum bij de aanvang van het tijdvak 12 jaar of langer geleden gelegen is, wordt de betreffende bestelauto, behoudens tegenbewijs, geacht een fijnstofuitstoot van meer dan 5 milligram per kilometer te hebben.

4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van het derde lid.

D. In **artikel 24aa** wordt ‘artikel 24’ vervangen door: artikel 24, eerste lid,.

E. In **artikel 24a**, eerste lid, wordt ‘Voor een bestelauto’ vervangen door ‘In afwijking van het bij artikel 24, eerste lid, van overeenkomstige toepassing verklaarde artikel 23, eerste lid, bedraagt onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen de belasting voor een bestelauto’. Voorts wordt ‘bedraagt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, de belasting op verzoek’ vervangen door: op verzoek.

F. In **artikel 24b**, eerste lid, wordt ‘artikel 24’ vervangen door: het bij artikel 24, eerste lid, van overeenkomstige toepassing verklaarde artikel 23, eerste lid,.

ARTIKEL XXVIII

In de Provinciewet wordt met ingang van 1 januari 2019 in **artikel 222**, derde lid, onderdeel da, ‘gedeeld door twee’ vervangen door: gedeeld door vier en vermenigvuldigd met drie.

ARTIKEL XXIX

De Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt met ingang van 1 januari 2021 als volgt gewijzigd:

A. In **artikel 23**, tweede lid, aanhef, wordt ‘benzine’ vervangen door: benzine, elektriciteit, waterstof.

B. **Artikel 23b** vervalt.

C. **Artikel 24aa** vervalt.

D. **Artikel 31** vervalt.

ARTIKEL XXX

In de Provinciewet vervallen met ingang van 1 januari 2021 in **artikel 222**, derde lid, onder verlettering van de onderdelen e en f tot d en e, de onderdelen d en da.

ARTIKEL XXXI

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari 2017.

ARTIKEL XXXII

Deze wet wordt aangehaald als: Wet uitwerking Autobrief II.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Staatssecretaris van Financiën,

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

I. Algemeen

1. Inleiding

Aanleiding Autobrief II

Het primaire doel van autobelastingen is de financiering van overheidsuitgaven. Inzet van fiscale prikkels voor milieu- en klimaatdoelen ligt echter voor de hand. Belangrijke nevendoelstellingen, zoals de transitie naar elektrisch rijden, zijn de afgelopen jaren de autofiscaliteit gaan domineren. Om het stelsel van autobelastingen en vooral de duurzaamheidsprikkels ook in een volgende fase robuust, effectief en meer kostenefficiënt te krijgen is het tijd het autobelastingsysteem tegen het licht te houden.
Tijdens het wetgevingsoverleg van 9 november 2012 over het Belastingplan 2013 heeft de Staatssecretaris van Financiën een nieuwe autobrief toegezegd voor de periode 2016–2020. Op 15 oktober 2014 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de Autobrief II.[1] Destijds is aangekondigd Autobrief II medio 2015 aan de Tweede Kamer aan te bieden. In het Belastingplan 2015 zijn enkele maatregelen opgenomen teneinde de fiscale stimulering van (semi-)elektrische auto's in het jaar 2016 te kunnen continueren. Op 19 juni 2015 heeft de Staatssecretaris van Financiën Autobrief II aan de Tweede Kamer gezonden.[2] Dit wetsvoorstel bevat een uitwerking van de maatregelen van Autobrief II.

Autobrief II

In Autobrief II wordt geconcludeerd dat zowel het primaire doel van de autobelastingen (de opbrengst) als het secundaire doel (efficiënt milieubeleid) zwaar onder druk staan. Tegelijkertijd zijn marktverstoring, complexiteit en uitvoeringslast voor de Belastingdienst enorm toegenomen. Door maatschappelijke veranderingen, politieke wensen en budgettaire noodzaak is het systeem van de autobelastingen erg complex geworden. De vraag moet gesteld worden of de autogerelateerde belastingen onderling nog wel consistent zijn en of de beoogde doelen niet op een eenvoudiger en goedkoper manier kunnen worden behaald. En of er misschien meer milieuwinst geboekt kan worden met dezelfde inzet. Op 23 oktober 2014 heeft het kabinet een evaluatie van de autogerelateerde belastingen (2008–2013), opgesteld door Policy Research Corporation en TNO (PRC/TNO), aan de Tweede Kamer gezonden.[3] De evaluatie heeft het kabinet voldoende aanknopingspunten gegeven om in Autobrief II voornemens op te nemen om de autobelastingen zowel effectiever als efficiënter te maken.
De richting die met Autobrief II wordt ingeslagen leidt op termijn tot meer eenvoud, soberdere maar beter gerichte stimulering, resulterend in robuuste belastinggrondslagen.

Wetsvoorstel Wet uitwerking Autobrief II

Autobrief II en de daaropvolgende gedachtewisseling over de autobrief tijdens het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Financiën van de Tweede Kamer op 3 september 2015, hebben geresulteerd in de uitwerking van deze voornemens in dit wetsvoorstel. De voornemens in dit wetsvoorstel moeten leiden tot robuuste belastingopbrengsten en een kostenefficiënte inzet van overheidsmiddelen met een zo groot mogelijke milieuwinst voor het ingezette overheidsgeld voor de periode 2017 tot en met 2020. De voornemens in dit wetsvoorstel zien op wijzigingen in de belasting

[1] Kamerstukken II 2014/15, 32 800, nr. 23.
[2] Kamerstukken II 2014/15, 32 800, nr. 27.
[3] Kamerstukken II 2014/15, 32 800, nr. 28, Bijlage.

van personenauto's en motorrijwielen (BPM), de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de bijtelling in de loon- en inkomstenbelasting (bijtelling LB/IB).
Voor de periode 2017 tot en met 2020 is gekozen om de fiscale stimulering af te bouwen en om te vormen naar een financieel verantwoord – en duurzaam – systeem van autobelastingen in Nederland. Dit wordt bereikt door de volgende maatregelen:

Kader 1 Samenvatting maatregelen BPM, MRB en bijtelling LB/IB 2017–2020

BPM

- De tarieven reguliere personenvoertuigen worden tot en met 2020 geleidelijk met gemiddeld 12 procent verlaagd ten opzichte van de tarieven 2016.
- De CO_2-grenzen voor de tariefschijven worden in de periode 2017 tot en met 2020 met gemiddeld 3,7% per jaar verlaagd om de belastinggrondslag aan te laten sluiten aan de (verwachte) technologische ontwikkeling. Dit geldt eveneens voor de CO_2-grens voor de dieseltoeslag.
- De CO_2-afhankelijkheid van de BPM wordt verminderd door de vaste voet te verhogen van € 175 naar € 350. Tegelijkertijd wordt de belastingdruk in schijven 0 en 1 verlaagd en in schijf 2 verhoogd.
- Voertuigen met een CO_2-uitstoot van 0 zullen tot en met 2020 worden vrijgesteld.
- Voor plug-in hybride elektrische personenauto's wordt een aparte tarieftabel in de BPM geïntroduceerd die grosso modo correspondeert met het (hogere) praktijkverbruik.

MRB

- De MRB-tarieven voor reguliere personenvoertuigen en bestelauto's voor particulieren worden in 2017 verlaagd met gemiddeld twee procent.
- De huidige forfaitaire gewichtscorrectie van 125 kilogram voor personenvoertuigen aangedreven door een elektromotor vervalt met ingang van 1 januari 2017.
- Voor plug-in hybride auto's met een CO_2-uitstoot van niet meer dan 50 g/km bedraagt voor de jaren 2017 en 2018 de belasting de helft van het reguliere tarief.
- Voor plug-in hybride auto's met een CO_2-uitstoot van niet meer dan 50 g/km bedraagt voor de jaren 2019 en 2020 de belasting driekwart van het reguliere tarief.
- Voertuigen met een CO_2-uitstoot van 0 worden tot en met 2020 vrijgesteld.
- Met ingang van 1 januari 2019 wordt voor dieselpersonen- en bestelvoertuigen een toeslag op de MRB geheven van 15%, indien zij een fijnstofuitstoot hebben van meer dan 5 mg/km.

Bijtelling LB/IB

- Het algemene bijtellingspercentage wordt voor nieuwe auto's vanaf 2017 verlaagd van 25 naar 22.
- De CO_2-gerelateerde kortingen op de bijtelling worden voor nieuwe auto's stapsgewijs afgebouwd:
  – Voor zuinige auto's (CO_2-uitstoot 51–106 g/km) vervalt de korting per 2017.
  – Voor zeer zuinige auto's (CO_2-uitstoot 1–50 g/km) leidt de afbouw van kortingen tot een bijtelling van 17% in 2017 en 19% in 2018. Vanaf 2019 geldt voor zeer zuinige auto's geen korting meer en bedraagt de bijtelling 22%.
  – Voor nulemissieauto's leidt de korting van 2017 tot en met 2020 tot een bijtelling van 4%. Voor nulemissieauto's in 2019 en 2020 is de korting niet van toepassing op het deel van de waarde van de auto boven € 50.000, tenzij de motor van de auto wordt aangedreven door waterstof.

Het gehele pakket maatregelen in dit wetsvoorstel is budgettair neutraal binnen het autodomein. Omdat de maatregelen die leiden tot een opbrengst in dit wetsvoorstel vrijwel alleen betrekking hebben op personenauto's, vindt de terugsluis daarvan ook alleen plaats bij personenauto's. In het wetsvoorstel uitwerking Autobrief II is conform de Rijksbegrotingsvoorschriften (toetsingskader belastinguitgaven) een horizonbepaling voor de diverse fiscale faciliteiten opgenomen. Door het opnemen van een horizonbepaling wordt een besluitvormingsmoment gecreëerd waarin bezien zal worden of de belastinguitgave opnieuw prioriteit en inzet van belastinggeld verdient.

2. Efficiënter, stabieler en eenvoudiger verduurzamen

Twee hoofddoelen

Voor de periode 2017 tot en met 2020 staan voor het kabinet twee hoofddoelen van fiscaal autobeleid voorop: 1) een stabiele inkomstenstroom voor de overheid op basis van verdedigbare en uitvoerbare autobelastingen en 2) een wezenlijke ondersteuning van de luchtkwaliteit- en klimaatdoelen op autogebied via proportionele en goed gerichte fiscale prikkels. Om die hoofddoelen te kunnen waarmaken, ziet het kabinet zich voor drie opgaven gesteld:
a. efficiënter sturen op klimaatwinst en intensiever sturen op luchtkwaliteit;
b. robuuster maken van belastinginkomsten;
c. vereenvoudigen van autobelastingen.

a) Efficiënter sturen op klimaatwinst en intensiever sturen op luchtkwaliteit

De Algemene Rekenkamer, het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), de OESO en het onderzoeks-consortium van PRC/TNO constateren dat de kosten van het Nederlandse beleid om de CO_2-uitstoot van auto's te beperken niet meer in verhouding staan tot de milieuwinst. Het beleid is niet efficiënt: er

is sprake van overstimulering, met hoge belastingderving per vermeden ton CO_2-uitstoot tot gevolg. In december 2008 zijn op Europees niveau afspraken gemaakt met de autofabrikanten over de gemiddelde CO_2-uitstoot van nieuwverkopen: het Europees bronbeleid.[4] In 2015 mag voor elke afzonderlijke fabrikant de gemiddelde CO_2-uitstoot van verkochte nieuwe personenauto's ten hoogste 130 gram per kilometer bedragen. Deze grenswaarde wordt teruggebracht naar 95 gram per kilometer in 2021. In 2014 is de gemiddelde CO_2-uitstoot van nieuwe auto's in Nederland gedaald tot 107 gram per kilometer. Dit kan deels worden toegeschreven aan het gevoerde Nederlandse fiscale beleid, maar komt voor een belangrijk deel op het conto van het Europese bronbeleid. Omdat het Nederlandse CO_2-afhankelijke fiscale autobeleid overlapt met het Europese bronbeleid, lekt de Nederlandse milieuwinst elders in Europa weg. Centraal in Autobrief II staat het gegeven dat de CO_2-uitstoot van nieuwverkochte auto's op Europese schaal niet door Nederlandse belastingmaatregelen, maar door Europees bronbeleid moet worden beïnvloed. Zodra fabrikanten dankzij onze fiscale stimulering in Nederland onder het gemiddelde van 130 g/km komen kunnen zij het zich veroorloven in andere landen minder zuinige auto's te verkopen: het waterbedeffect.

Wat zeggen de experts?

De Algemene Rekenkamer en de OESO constateren dat de kosten van het fiscale instrumentarium in Nederland om CO_2 te reduceren uit het lood zijn geslagen. De Algemene Rekenkamer doet de aanbeveling om de kosteneffectiviteit van het fiscale instrumentarium kritisch tegen het licht te houden en voor de doelstelling van CO_2-reductie over de (fiscale) grenzen van de sector mobiliteit en transport heen te kijken.[5] Doel moet uiteindelijk zijn om financiële middelen zodanig in te zetten dat de CO_2-reductie op een zo efficiënt mogelijke wijze wordt gerealiseerd. Uitgangspunt is dat de marginale kosten van CO_2-reductie via de autobelastingen in lijn zouden moeten zijn met de marginale kosten waarmee die bereikt wordt in andere delen van de economie.

De OESO concludeert dat het effect van het Nederlandse beleid 'small or non-existent' is.[6] De OESO doet een concrete aanbeveling om met name de differentiatie van de progressieve CO_2-uitstoot in de BPM te verminderen om zo de kosten van CO_2-uitstoot meer in lijn te brengen met de marginale kosten van een vermeden ton CO_2 in andere delen van de economie. Dit draagt bij aan een meer robuuste belastingopbrengst en leidt tot een meer stabiele belastinggrondslag waar grondslagerosie naar de achtergrond is gedrongen. Uitgangspunt is dat de marginale kosten van CO_2-reductie in lijn zouden moeten zijn met de marginale kosten van CO_2-reductie in andere delen van de economie.

Het PBL constateert dat voor een fiscaal robuuste vergroening niet alleen de klimaatimpact centraal zou moeten staan, maar ook verbetering van de luchtkwaliteit. Dan profiteert niet alleen het mondiale, maar ook het lokale milieu. Bij een eenzijdige focus op klimaatdoelen dreigt eerder probleemverplaatsing. Een voorbeeld is het rijden op diesel dat enerzijds relatief goed is voor klimaat (meer kilometers per liter), maar in vergelijking met benzine aanzienlijk slechter voor de luchtkwaliteit (met name oude, meest vervuilende diesels).[7]

In de evaluatie van de autogerelateerde belastingen wordt uitgebreid ingegaan op de budgettaire effecten van het beleid.[8] Onderstaande tabel afkomstig uit het evaluatierapport geeft het beeld van de budgettaire derving bij de MRB, de BPM en de bijtelling in de loon- en inkomstenbelasting van de periode 2008 tot en met 2013 als gevolg van het fiscaal stimuleringsbeleid.[9]

Tabel I Budgettaire derving per stimuleringsregeling per jaar en totaal per jaar (referentiejaar2008)

(miljoenen €, 2012)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BPM	0	75	433	768	997	1.023
MRB	71	88	184	268	192	71
Bijtelling	48	114	249	389	452	765
MIA, KIA, VAMIL	0	0	2	5	42	216
Totaal	**119**	**278**	**868**	**1.430**	**1.683**	**2.075**

Tabel II zet de totale budgettaire derving van het gevoerde belastingbeleid, bezien over de gehele periode 2008 tot en met 2013, af tegen de bereikte CO_2-reductie.[10] De budgettaire derving bedroeg in 2013 initieel circa € 1.700 per vermeden ton CO_2-uitstoot en, gecorrigeerd voor het meerverbruik en de export van tweedehands (semi-)elektrische auto's, circa € 3.000 per vermeden ton CO_2-uitstoot.[11] Derving van belastinginkomsten en maatschappelijke kosten mogen niet één op één met elkaar worden vergeleken, maar gezien de verwachte 'horizonprijs' op de CO_2-emissiemarkt die uitkomt op € 40 ligt hier wel degelijk een opgave: in de volgende fase moet het efficiënter.

4 Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO_2-emissies van lichte voertuigen te beperken (PbEU 2009, L 140).
5 Kamerstukken II 2014/15, 34 200, IX nr. 2.
6 De OESO working party on environmental performance heeft de 'Environmental Performance Review' van Nederland op 18 juni 2015 besproken. In het najaar 2015 verschijnt een publicatie van het rapport met de aanbevelingen.
7 Planbureau voor de Leefomgeving, '*Fiscale vergroening: uitdagingen voor de belastingen op energie*' (27 juni 2014).
8 Kamerstukken II 2014/15, 32 800, nr. 24, Bijlage, blz. 48–65.
9 Ibidem, 62.
10 Ibidem, 64.
11 Ibidem, 64.

Tabel II CO_2-reductie en budgettaire derving

Efficiëntie	2008	2009	2010	2011	2012	2013
CO_2-reductie initieel (megaton)	0,19	0,13	0,95	1,98	1,56	1,21
CO_2-reductie gecorrigeerd (megaton)	0,16	0,11	0,70	1,32	0,98	0,69
Totale budgettaire derving (miljoen €, 2012)	119	278	868	1.430	1.683	2.075
Efficiëntie initieel (€ per ton CO_2-uitstoot)	614	2.069	915	722	1.081	1.718
Efficiëntie gecorrigeerd (€ per ton CO_2-uitstoot)	756	2.614	1.231	1.083	1.715	2.993
Percentage verslechtering t.o.v. initiële efficiëntie	23%	26%	34%	50%	59%	74%

De aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer en de OESO en de evaluatie van de autogerelateerde belastingen van PRC/TNO tonen aan dat een herijking van het bestaande fiscale instrumentarium noodzakelijk is vanuit het oogpunt van kosteneffectiviteit.
De opgave voor de periode 2017 tot en met 2020 is om de klimaatprikkels in de autobelastingen niet langer overlappend met Europees beleid te laten zijn, maar eerder complementair te maken en om een meer proportionele beloning te geven voor CO_2-reductie.

b) Robuuster maken van belastinginkomsten

Belastingheffing is primair bedoeld om inkomsten te genereren. Een solide belastinggrondslag met robuuste ontvangsten houdt op lange termijn gelijke tred met de waardeontwikkeling van het bruto binnenlands product (BBP).[12] Dat was bij de autobelastingen de afgelopen jaren zeker niet het geval. De wens om externe effecten te internaliseren via fiscale gedragsprikkels – wat de welvaart kan verhogen – lag daaraan ten grondslag. De meest verstandige maatschappelijke uitkomst op het terrein van de autobelastingen is waarschijnlijk een sobere toepassing van fiscale prikkels. Gebleken is dat gedragsbeïnvloeding via autobelastingen aan beperkingen gebonden is. Gezien de forse erosie van de BPM-grondslag lijken die de afgelopen jaren overschreden. Bedroeg de opbrengst in 2008 nog € 3,3 miljard, in 2014 is de opbrengst van de BPM teruggelopen tot € 1,1 miljard. Deze afname is voor een belangrijk deel het gevolg van fiscale prikkels. Met dit wetsvoorstel worden de fiscale prikkels dan ook versoberd teneinde de belastinginkomsten robuuster te maken.

c) Vereenvoudigen van autobelastingen

De Nederlandse autobelastingen zijn door de jaren heen steeds complexer geworden. Dat zorgt voor een aanzienlijk beslag op de capaciteit van de Belastingdienst en lokt ontwijking uit. De bestaande vrijstellingen, teruggaven, bijzondere tarieven en kortingen voor specifieke groepen voertuigen zorgen gezamenlijk voor een forse uitvoeringslast voor de Belastingdienst. Ook telt dat de vele, verschillende bijtellingspercentages en CO_2-grenzen per model gedurende ten minste vijf jaren moeten worden gehanteerd. Deze complexiteitstoename met verschillende bijtellingspercentages en CO_2-grenzen zorgt tegelijkertijd ook voor een forse verstoring van de automarkt. Vereenvoudiging laat daarom ook de omvang van de marktverstoring afnemen.
De BPM is weliswaar goed uitvoerbaar voor nieuwe auto's maar biedt ruime ontwijkmogelijkheden bij import van gebruikte auto's, die steeds gretiger worden benut. De BPM blijkt een aantrekkelijke bron voor discussie met de Belastingdienst. Inmiddels worden jaarlijks 150.000 auto's parallel geïmporteerd in Nederland, op een nieuwverkoop die de afgelopen jaren circa 400.000 bedroeg. De meest voor de hand liggende mogelijkheden om de ontwijking van BPM tegen te gaan zijn de afgelopen jaren stukgelopen op de Europese interne marktregels. Rond BPM-ontwijking is een hele bedrijfstak ontstaan, die ook de reguliere autobranche dreigt te besmetten.
De complexiteit treft overigens niet alleen de Belastingdienst. De verschillende, bijzondere regelingen in de MRB en de verschillende percentages in de bijtelling gaan vaak gepaard met (hoge) administratieve lasten voor burgers en bedrijven. Dat blijkt alleen al uit de 1,3 miljoen vragen over de MRB bij de BelastingTelefoon. Het moet eenvoudiger, niet alleen voor de Belastingdienst, ook voor burgers en bedrijven.
De autobelastingen behoeven vereenvoudiging. De afbouw van de BPM in dit wetsvoorstel moet in het perspectief worden geplaatst van het kabinetsstreven om te komen tot een verdere afbouw van de BPM op termijn. Naar verwachting zal dat leiden tot een vermindering van de BPM-ontwijking. Tevens wordt met dit wetsvoorstel het aantal milieugerelateerde kortingen in de bijtelling verminderd waardoor vanaf 2021 voor nieuwe auto's één bijtellingspercentage resulteert en wordt de CO_2-afhankelijkheid verkleind. De onder a en b genoemde opgaven dragen bij aan vereenvoudiging; stabiele grondslagen met klimaatprikkels die niet ter discussie staan, leiden automatisch tot een eenvoudiger stelsel waarvan zowel burgers en bedrijven als de Belastingdienst zullen profiteren.

[12] Kamerstukken II 2009/10, 32 140, nr. 4, Bijlage, blz. 321.

Maatregelen om autobeleid robuust te maken voor de volgende fase

Om de hiervoor beschreven hoofddoelen te kunnen waarmaken vermindert het kabinet in dit wetsvoorstel stapsgewijs de CO_2-afhankelijkheid van het stelsel van autobelastingen, met aandacht voor meer volelektrisch en voor verbetering van de luchtkwaliteit door een heffing gericht op de meest vervuilende diesels. Dit is effectief, relatief efficiënt, minder marktverstorend en goed uitvoerbaar. De aanpassingen moeten leiden tot minder complexiteit, minder erosie van belastinggrondslagen, minder marktverstoring en op termijn minder complexiteit met lagere uitvoeringslasten. De bewegingen worden hieronder toegelicht.

Verminderde afhankelijkheid van CO_2 in het stelsel van autobelastingen

Deze inzet betekent dat de CO_2-afhankelijkheid in zowel de bijtelling als de BPM vanaf 2017 stapsgewijs wordt verminderd. Daarmee nemen ook de verstorende effecten op de automarkt af. Het kabinet vermindert de CO_2-afhankelijkheid van de BPM door de vaste voet in de BPM te verhogen en het CO_2-afhankelijke deel van de BPM tegelijkertijd met een gelijk aandeel te verlagen. Naast het verminderen van de CO_2-afhankelijkheid van het systeem in de BPM zorgt het verhogen van de vaste voet voor het robuuster maken van de belastingopbrengsten. De bijtelling wordt minder CO_2-afhankelijk door stapsgewijs naar één nieuw algemeen bijtellingspercentage voor andere dan nulemissievoertuigen te groeien. Daarmee zijn er vanaf 2019 nog slechts twee wettelijke percentages in de bijtelling.

Vol concentreren op volledig elektrisch

In het Energieakkoord heeft het kabinet afgesproken elektrische auto's tot en met 2018 fiscaal te stimuleren. Plug-in hybride voertuigen (PHEV's) zijn daarbij inbegrepen.
Uit onderzoek van TNO blijkt dat PHEV's in de praktijk gemiddeld een (veel) kleiner deel van hun kilometers elektrisch rijden dan het deel waarmee in de verbruiksmeting van de Europese typekeuring wordt gerekend.[13] De weging van elektrisch/niet-elektrisch rijden zoals verondersteld voor de Europese testcyclus blijkt niet overeen te komen met de praktijk van PHEV's in Nederland. Omdat in de praktijk minder elektrisch wordt gereden, telt voor PHEV's één gram volgens de in de officiële test uitgestoten CO_2 sterker mee dan één gram CO_2 die wordt uitgestoten door voertuigen met een conventionele aandrijving. In de periode april 2012 tot en met maart 2015 reden PHEV's in Nederland gemiddeld ruim een kwart van hun kilometers elektrisch. Bij een voertuig met een elektrische actieradius van 25 km leidt een dergelijk aandeel tot 50% hogere praktijkemissies van CO_2, bij een actieradius van 75 km is dat zelfs 200% hoger dan volgens de typekeuringstest. Het aandeel elektrische kilometers van PHEV's vergroten kan niet via de fiscaliteit; als het al mogelijk is, zou het een individuele aanpak vereisen waarvoor de fiscaliteit een ongeschikt instrument is.
Gezien de huidige jaarkilometrages van volelektrische voertuigen (EV's) en PHEV's en de huidige aandelen elektrisch gereden kilometers met PHEV's kan grofweg gesteld worden dat één EV ongeveer gelijk staat aan drie PHEV's qua bijdrage aan het aantal elektrisch gereden kilometers per jaar. Met het gangbaar worden van de techniek van PHEV's voor grotere en zwaardere auto's ligt het dan ook voor de hand om de volgende stap te zetten in de transitie naar de verduurzaming van het wagenpark en de focus te verleggen naar de stimulering van nulemissievoertuigen.
Nulemissievoertuigen blijven tot en met 2020 op hetzelfde niveau gestimuleerd, de voor nieuwe auto's geldende bijtelling voor deze auto's blijft voor deze periode 4%. Deze stimulering is techniekneutraal en geldt dus voor alle nulemissievoertuigen met een elektrische aandrijflijn, ongeacht of de motor wordt aangedreven door een batterij of een waterstofbrandstofcel. Wel begrenst het kabinet vanaf 2019 het verlaagde bijtellingspercentage voor nulemissievoertuigen aangedreven door een batterij tot het deel van de catalogusprijs tot en met € 50.000. Voor nulemissievoertuigen met een waterstofbrandstofcel is deze begrenzing niet van toepassing. De nulemissievoertuigen behouden tevens een volledige vrijstelling in de MRB en BPM tot en met 2020.
Zoals uitgebreid is toegelicht in Autobrief II kiest het kabinet ervoor om de PHEV's meer en meer als reguliere auto's te behandelen en de fiscale stimulering in de komende periode met beheerste stappen af te bouwen. In de MRB komt de huidige forfaitaire gewichtscorrectie van 125 kilogram voor alle personenvoertuigen met een elektrische aandrijving te vervallen. Tegelijkertijd blijft het halftarief gedurende de jaren 2017 en 2018 van toepassing voor PHEV's met een uitstoot van 1 tot en met 50 gram CO_2 per kilometer. Voor de jaren 2019 en 2020 wordt het halftarief voor deze groep voertuigen omgezet in een driekwarttarief. Het verlaagde bijtellingspercentage voor deze categorie voertuigen wordt voor nieuwe auto's stapsgewijs verhoogd tot het algemene bijtellingspercentage, dus van 15 in het jaar 2016 naar 22 in het jaar 2019. Ook de fiscale behandeling van PHEV's in de BPM wordt genormaliseerd. Om dit te realiseren wordt er in de BPM een tarieftabel op basis van CO_2-uitstoot ingevoerd specifiek voor PHEV's. De BPM die met deze tabel wordt berekend, komt in de plaats van de

[13] TNO 'Monitoring van plug-in hybride voertuigen (PHEVs) april 2012 t/m maart 2015' (10 juni 2015) blz. 2–6.

BPM op basis van de reeds bestaande tabel. De maatregelen worden in dit wetsvoorstel nader toegelicht.

Fiscale stimulering sterker richten op luchtkwaliteit

In Autobrief II is uiteengezet dat het belang van luchtkwaliteit in onze nationale autobelastingen ondergewaardeerd is. Het PBL heeft aangegeven dat met name de schadelijke uitstoot (NO_x en fijn stof) van vooral zeer oude dieselvoertuigen steviger ingrijpen rechtvaardigt.[14] De brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 28 april jl. over het rapport van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) 'vroegtijdige sterfte en luchtverontreiniging' geeft een goede weergave van de problematiek.[15] Oudere dieselpersonen- en -bestelauto's zonder af-fabriek roetfilter stoten substantieel meer fijn stof uit dan nieuwere dieselauto's met een af-fabriek roetfilter. Het kabinet acht het om die reden redelijk dat van de meest vervuilende dieselvoertuigen een extra bijdrage wordt verwacht in de vorm van een verhoging van de MRB. Deze dieseltoeslag wordt vanaf 2019 geïntroduceerd.
De extra toeslag in de MRB gaat gelden voor dieselpersonenvoertuigen en dieselbestelvoertuigen met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km, zij het dat de toeslag in de MRB bij dieselbestelvoertuigen wordt beperkt tot voertuigen van 12 jaar en ouder. Bij de vormgeving van deze maatregel heeft het kabinet een toeslag op de MRB in de vorm van een percentage van 15% voor zowel dieselbestelauto's en -personenauto's redelijk geacht. Door het verhogen van de belasting op vervuilende, doorgaans oude dieselvoertuigen ontstaat een extra stimulans om voor een schonere tweedehandsauto te kiezen. Door deze extra bijdrage pas te heffen vanaf 1 januari 2019 ontstaat de komende jaren voldoende handelingsperspectief voor de eigenaren van deze voertuigen.

Evaluatie Wet uitwerking Autobrief II (2018)

Het kabinet evalueert de maatregelen uit dit wetsvoorstel in 2018, zodat – indien gewenst – het mogelijk is om beleidsmatig bij te sturen vanaf 2019. Dit ijkmoment zal inzicht geven in de doelmatigheid en doeltreffendheid van de maatregelen gericht op het robuust maken van de belastingopbrengsten (geen verdere erosie van de belastinggrondslag) en anderzijds de ontwikkeling van schone lucht (luchtkwaliteit) en klimaat (CO_2). Met dit wetsvoorstel worden de fiscale prikkels versoberd teneinde de belastinggrondslagen en daarmee ook de belastinginkomsten robuuster te maken. Bij het ijkmoment zal daarom tevens worden gekeken of het oogmerk van robuuste belastinggrondslagen dat met de afbouw van fiscale stimulering is ingezet, wordt gehaald.
De ontwikkeling van het steeds zuiniger worden van de verkochte nieuwe personenauto's maakt deel uit van de toegezegde evaluatie van Autobrief II in 2018. Dit is mede van belang in relatie tot de in het wetsvoorstel Wet uitwerking Autobrief II opgenomen horizonbepaling voor de diverse fiscale faciliteiten. Door het opnemen van een horizonbepaling bij de verschillende stimuleringsmaatregelen in de Wet uitwerking Autobrief II wordt een besluitvormingsmoment gecreëerd waarin bezien zal worden of de belastinguitgave opnieuw prioriteit en inzet van belastinggeld verdient. De evaluatie Wet uitwerking Autobrief II in 2018 moet inzicht geven of het met het oog op de vastgestelde beleidsopgaven wenselijk is om ook na 2020 belastinguitgaven in stand te laten. Door de evaluatie reeds in 2018 af te ronden kan de besluitvorming over het regime dat na 2020 zal gelden, ook tijdig tot stand komen. Dat is van belang voor de bedrijven voor wie de investeringshorizon voorbij 2020 loopt. Voorts ontstaat er voldoende handelingsperspectief voor allen in de keten, van producent tot consument. Daarnaast zal worden bezien of de transitie naar nulemissievoertuigen zich op het gewenste niveau heeft voortgezet. Daarin wordt ook de inzet van het fiscale instrumentarium voor de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt voor (semi-)elektrische voertuigen meegenomen. Een aandachtspunt daarbij is de mate waarin (semi-)elektrische voertuigen geëxporteerd worden. Ten slotte zal ook de noodzaak van stimulering van LNG en infrastructuur (waterstof, LNG en elektrisch) in de evaluatie worden betrokken. De evaluatie zal conform de uitgangspunten en kwaliteitseisen zoals beschreven in de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) worden uitgevoerd.
Hierna zal nader op de afzonderlijke maatregelen worden ingegaan.

3. Maatregelen BPM

De uitdagingen

Van oudsher was de heffing van BPM gebaseerd op de nettocatalogusprijs van nieuwe voertuigen. In het Belastingplan 2009 is de ombouw van de BPM van een heffing op basis van catalogusprijs naar een heffing op basis van absolute CO_2-uitstoot voor personenauto's vastgelegd.[16] Uit de evaluatie van

[14] http://www.pbl.nl/vraag-en-antwoord/worden-de-normen-voor-luchtkwaliteit-in-binnensteden-gehaald.
[15] Kamerstukken II 2014/15, 30 175, nr. 219.
[16] Kamerstukken II 2008/09, 31 704, nr. 3, blz. 16–20.

de autogerelateerde belastingen (2008–2013) van PRC/TNO blijkt echter dat de afhankelijkheid in de BPM van de hoogte van de CO_2-uitstoot forse risico's met zich brengt. De CO_2-uitstoot als belastinggrondslag gaat ten koste van de robuustheid van de belastinginkomsten. Sinds de introductie van de CO_2-prikkels in het systeem van de autobelastingen zijn de belastinginkomsten onbedoeld sterk verminderd door de uitholling van de grondslag als gevolg van een sneller dan verwacht aanbod van zuiniger auto's, het volledig uitbaten van de flexibiliteiten van meetmethodes en de keuze van de consument voor de fiscaal meest aantrekkelijke modellen (binnen een klasse).
Het Nederlandse wagenpark is gemiddeld 1,5 tot 2,5 jaar ouder dan dat van bijvoorbeeld Duitsland en België. De hoogte van de BPM speelt hierbij waarschijnlijk een rol. Een aanschafbelasting remt de vraag naar nieuwe auto's. De hoogte van de BPM bij de aankoop van een nieuwe auto werkt ook door bij de aanschafwaarde van een tweedehandsauto. Aangezien nieuwe auto's gemiddeld een lagere CO_2-(en fijnstof-)uitstoot hebben dan oudere auto's, wordt met het heffen van BPM het CO_2-stimuleringsbeleid deels teniet gedaan. Bovendien is de BPM een belasting die in grensoverschrijdende situaties complex is en daardoor hoge uitvoeringskosten kent ten opzichte van een relatief geringe belastingopbrengst. Door de toename van dit grensoverschrijdend verkeer zullen deze kosten zonder aanpassing in de BPM alleen maar toenemen. Het maakt duidelijk dat het huidige BPM-systeem tegen grenzen aanloopt.

De BPM wordt minder CO_2-afhankelijk

Het kabinet vermindert de CO_2-afhankelijkheid in de BPM door de vaste voet in de BPM te verhogen van € 175 tot € 350. Bij de vormgeving van de aanpassingen in de BPM heeft het kabinet ervoor gekozen zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande grondslagen, zoals de vaste voet. Het verhogen van de vaste voet zorgt voor een stabielere belastinggrondslag en is eenvoudig uitvoerbaar voor de Belastingdienst. De (progressieve) structuur van de heffing van BPM, gebaseerd op de CO_2-uitstoot van het voertuig, wordt in stand gehouden, met een jaarlijkse aanscherping van de CO_2-grenzen voor de BPM-tariefschijven en de CO_2-grens voor de dieseltoeslag. Met de extra opbrengst die de verhoging van de vaste voet genereert, wordt het CO_2-afhankelijke deel van de BPM met een gelijk aandeel verlaagd.
De verhoging van de vaste voet en de aanpassing van de CO_2-tarieven zijn zodanig vormgegeven dat de BPM voor (zeer) zuinige conventionele auto's iets daalt en voor niet-zuinige auto's stijgt. Zo wordt de belastingdruk in de schijven 0 en 1 verlaagd en in schijf 2 verhoogd. Hierdoor wordt de BPM-belastingdruk vanaf 2017 licht verlaagd voor conventionele zuinige auto's met een CO_2-uitstoot tot maximaal 102 gram per kilometer. De verwachting is dat dit slechts een heel beperkt effect heeft op de gemiddelde CO_2-uitstoot. De vaste voet zal met ingang van 2017 jaarlijks worden geïndexeerd voor de inflatiecorrectie.
De verhoging van de vaste voet is voor alle brandstofsoorten met uitzondering van nulemissievoertuigen en PHEV's gelijk en is dus niet van invloed op de traditionele brandstofmix van de nieuwverkopen die op conventionele brandstoffen (kunnen) rijden.

Technologische ontwikkelingen

In het meergenoemde onderzoek van PRC/TNO is uitgegaan van een vergroening als gevolg van technologische ontwikkeling van gemiddeld 3,7% per jaar. Het kabinet heeft aansluiting gezocht bij dit onderzoek. Het onderzoeksconsortium is bij zijn berekening uitgegaan van dezelfde relatieve verhoudingen tussen schijfgrenzen in de BPM als in 2015 het geval is. Tevens is rekening gehouden met de stringentie van de Europese CO_2-normering voor fabrikanten in de periode 2020–2023.
Zoals in onderstaande tabel weergegeven, worden de CO_2-grenzen voor de BPM-tariefschijven tussen 2015 en 2020 met gemiddeld 3,7% per jaar verlaagd. De tabel geeft het verloop van de schijflengtes voor conventionele voertuigen weer.

Tabel III Ontwikkeling BPM bovengrenzen per schijf (2015–2020)

Tariefschijf	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vrijstelling	0	0	0	0	0	0
0	82	79	76	73	71	68
1	110	106	102	98	95	91
2	160	155	150	144	139	133
3	180	174	168	162	156	150
4	>180	>174	>168	>162	>156	>150

De CO_2-grens voor de dieseltoeslag in de BPM wordt daarnaast aangescherpt van 70 gram per kilometer in 2015 naar 59 gram per kilometer in 2020 (tabel IV) om ook gelijke tred te houden met de technologische ontwikkeling. De totale nieuwverkopen blijven ten opzichte van huidige beleid naar

verwachting stabiel, waarbij Nederland met een gelijkblijvend aandeel diesel tot de minst 'dieselende' landen van Europa blijft horen.

Tabel IV CO_2-startgrens en tariefhoogte BPM-dieseltoeslag (2015–2020)

BPM-dieseltoeslag	2015	2016	2017	2018	2019	2020
CO_2-grens (startgrens)	70	67	65	63	61	59

Behandeling nulemissie en plug-in hybrides in de BPM

Het wetsvoorstel voorziet in het handhaven van de huidige vrijstelling in de BPM voor de genoemde categorie nulemissievoertuigen tot en met 2020. Deze stimulering is techniekneutraal en geldt dus voor alle nulemissievoertuigen met een elektrische aandrijflijn, ongeacht of de elektromotor wordt aangedreven door een batterij of een waterstofbrandstofcel.
De fiscale behandeling van PHEV's in de BPM wordt genormaliseerd. PHEV's worden voor de BPM op basis van hun praktijkverbruik grosso modo gelijkgetrokken met conventionele auto's met een vergelijkbare CO_2-uitstoot. In de huidige situatie is voor PHEV's in de BPM een tarief van slechts € 6 per gram CO_2-uitstoot verschuldigd. Gelet op het praktijkverbruik is dat veel lager dan de BPM voor vergelijkbare conventionele auto's. Het gemiddelde aandeel elektrisch gereden kilometers van alle PHEV's ligt rond de 26%, terwijl de typenormering gebaseerd is op een hoger percentage.[17] Om dit te normaliseren wordt er in de BPM een tarieftabel op basis van CO_2-uitstoot ingevoerd specifiek voor PHEV's. De BPM die met deze tabel wordt berekend komt in de plaats van de BPM op basis van de reeds bestaande tabel. De nieuwe tariefstructuur kent, in afwijking van de huidige structuur voor conventionele voertuigen, drie schijven en kent geen vaste voet.
Bij de vaststelling van de tarieven en schijfgrenzen voor PHEV's is het uitgangspunt geweest dat de hoogte van de BPM, uitgaande van het huidige aandeel elektrisch gereden kilometers en dus een veel hogere CO_2-uitstoot dan volgens de typenormering, zoveel mogelijk zou moeten aansluiten bij de hoogte van de BPM voor een conventionele auto. De BPM voor een PHEV met een normuitstoot van 50 gram per kilometer (€ 3.400 in 2019) komt ongeveer overeen met de BPM voor een conventionele auto met een CO_2-uitstoot van 104 gram per kilometer. Bij zeer zuinige PHEV's, met een grote actieradius aan elektrische kilometers, mag verwacht worden dat het werkelijk aandeel elektrisch rijden ongeveer gelijk is aan het aandeel waarvan bij de typegoedkeuring is uitgegaan. Derhalve is het tarief in de eerste schijf zodanig dat er tot een CO_2-uitstoot van 20 gram per kilometer niet meer BPM betaald wordt dan volgens de tabel voor een conventionele auto. Voorts is gekozen voor een stapsgewijze invoering door middel van lagere tarieven in de eerste twee schijven in 2017 en 2018.
Voor plug-in hybride elektrische personenauto's gelden vanaf 1 januari 2017 in afwijking van de bestaande BPM-tariefschijven de volgende tarieven.

Tabel V BPM-tarieven PHEV's per g/km CO_2 (2017–2020)

	2017 en 2018	2019 en 2020
Vaste voet	€ 0	€ 0
Schijf 1 1–30 gram	€ 20	€ 30
Schijf 2 31–50 gram	€ 90	€ 125
Schijf 3 >50 gram	€ 300	€ 300

* De tarieven zijn prijspeil 2015 en moeten nog geïndexeerd worden. De afbouw van de BPM-tarieven is nog niet in deze tabel verwerkt.

Met de voorgestelde maatregelen neemt het verschil in BPM tussen de meest zuinige PHEV's (CO_2-uitstoot rond 10 gram per kilometer) en de minst zuinige PHEV's (CO_2-uitstoot rond 80 gram per kilometer) toe van circa € 500 in 2016 naar € 11.000 tot € 12.000 na 2016. Een onzuinige PHEV met bijvoorbeeld een CO_2-uitstoot van 70 tot 80 gram per kilometer krijgt een vergelijkbare BPM-belastingdruk als een conventionele benzineauto met een normuitstoot van 150 g/km. De dieseltoeslag in de BPM geldt ook voor PHEV's. In het huidige wagenpark zijn overigens weinig tot geen PHEV's die de dieseltoeslag in de BPM verschuldigd zijn.

Afbouw BPM

Het verlagen van de BPM is een eerste stap in het verstevigen van de uitvoering door de Belasting-dienst. De afbouw van de BPM zal op den duur de mogelijk te behalen belastingvoordelen om bij import munt te slaan uit de Europese regelgeving verminderen. De belastingvoordelen die behaald

[17] TNO 'Monitoring van plug-in hybride voertuigen (PHEVs) april 2012 t/m maart 2015' (10 juni 2015), blz. 22.

kunnen worden om de handelsprijs in de BPM bij import met allerlei trucjes lager vast te stellen worden door de afbouw van de BPM uiteindelijk minder.
Het kabinet zet nu een eerste stap in de afbouw van de BPM waarvan de effecten voor het verstevigen van de uitvoerbaarheid door de Belastingdienst op termijn merkbaar zullen worden. De BPM-tarieven voor reguliere voertuigen zullen met gemiddeld 12% worden verlaagd in de periode 2017 tot en met 2020. De mate waarin de tarieven jaarlijks worden verlaagd wordt bepaald door de opbrengst van de voorgenomen maatregelen (zie tabel IX). Het kabinet verlaagt in 2017 de BPM-tarieven met 0,79 procent. In 2018 bedraagt de verlaging van de BPM-tarieven 3,63 procent, in 2019 worden de BPM-tarieven met 6,03 procent verlaagd en in 2020 met 2,30 procent. De vaste voet deelt niet mee in de verlaging. De verlaging van de BPM kan leiden tot een jonger en daardoor iets schoner en zuiniger wagenpark omdat de uiteindelijke verkoopprijs na belastingen waarschijnlijk daalt.
Het voorgaande leidt tot de volgende tarieven in de periode 2017 tot en met 2020. De tarieven in deze tabel zijn gebaseerd op het prijspeil 2015 en moeten nog jaarlijks geïndexeerd worden. De uiteindelijke tarieven zullen daardoor in de meeste gevallen hoger uitvallen dan de tarieven in onderstaande tabellen. De BPM-tarieven worden na indexering en verlaging jaarlijks afgerond op hele euro's. De tarieven van de dieseltoeslag worden na indexering en verlaging jaarlijks afgerond op eurocenten.

Tabel VI BPM-tarieven per g/km CO_2 per tariefschijf benzine en diesel (2017–2020)

Tariefschijf	2017	2018	2019	2020
vaste voet	350	350	350	350
0	2	2	2	2
1	65	63	59	58
2	144	139	130	127
3	236	228	214	209
4	472	455	428	418

* De tarieven in deze tabel zijn gebaseerd op het prijspeil 2015 en moeten nog jaarlijks geïndexeerd worden. De uiteindelijke tarieven zullen, na afronding op hele euro's, daardoor in de meeste gevallen hoger uitvallen.

Tabel VII BPM-tarieven PHEV's per g/km CO_2 (2017–2020)

Tarieven (€, 2015 per g/km)	2017	2018	2019	2020
Vaste voet	0	0	0	0
Schijf 1 1–30 g/km	20	19	27	26
Schijf 2 31–50 g/km	89	86	112	110
Schijf 3 > 50 g/km	298	287	287	263

* De tarieven in deze tabel zijn gebaseerd op het prijspeil 2015 en moeten nog jaarlijks geïndexeerd worden. De uiteindelijke tarieven zullen, na afronding op hele euro's, daardoor in de meeste gevallen hoger uitvallen.

Tabel VIII Dieseltoeslag per g/km CO_2 (2017–2020)

Dieseltoeslag	2017	2018	2019	2020
	85,32	82,22	77,27	75,49

* De tarieven in deze tabel zijn gebaseerd op het prijspeil 2015 en moeten nog jaarlijks geïndexeerd worden. De uiteindelijke tarieven zullen, na afronding op eurocenten, daardoor hoger uitvallen.

In onderstaande tabel wordt voor enkele verschillende type personenvoertuigen, waaronder enkele op dit moment populaire leaseauto's, de hoogte van de BPM in 2016 weergegeven. Deze tabel maakt tevens het effect van de verlaging van de BPM-tarieven met gemiddeld 12% inzichtelijk. Deze exercitie is gemaakt door het bedrag aan BPM te berekenen met de tarieven van 2020 aan de hand van de veronderstelde CO_2-uitstoot in 2016. Bij de PHEV's is daarbij de nieuwe schijvenstructuur voor PHEV's toegepast. Alle bedragen zijn in het prijspeil van 2015 en moeten nog jaarlijks geïndexeerd worden.

Tabel IX Belastinggevolgen diverse voertuigen (afbouw BPM-tarieven)

	Veronderstelde CO_2 gr/km (2016)	BPM (2016)	BPM (2016)
		Met tarieven 2016	Met tarieven 2020
Conventioneel			
Skoda Octavia (diesel)	82	€ 2.146	€ 1.814

	Veronderstelde CO_2 gr/km (2016)	BPM (2016)	BPM (2016)
		Met tarieven 2016	Met tarieven 2020
Volkswagen Up	91	€ 1.477	€ 1.204
Peugeot 308	105	€ 2.443	€ 2.016
BMW 5 (diesel)	105	€ 5.711	€ 4.885
Renault Captur	109	€ 2.881	€ 2.455
Volkswagen Golf	113	€ 3.373	€ 2.963
Audi Q5	162	€ 10.205	€ 9.760
Range Rover Evoque	174	€ 13.061	€ 12.268
Mercedes S500	199	€ 24.961	€ 22.718
Porsche Cayenne	215	€ 32.577	€ 29.406
Volelektrisch			
Tesla Model S	0	€ 0	€ 0
Nissan Leaf	0	€ 0	€ 0
Pugin-hybride			
BMW I3	13	€ 253	€ 338
Volvo V60 (diesel)	48	€ 463	€ 2.760
Mitsubishi Outlander	44	€ 439	€ 2.320
Volkswagen Golf	35	€ 385	€ 1.330
Toyota Prius	49	€ 469	€ 2.870

4. Maatregelen MRB

De uitdagingen

In Autobrief II heeft het kabinet vastgesteld dat de PHEV's steeds meer 'normale' auto's worden in het Nederlandse straatbeeld. Om die reden zullen de PHEV's ook in de MRB steeds meer als reguliere voertuigen worden behandeld. Met een stapsgewijze aanpak wordt voldaan aan de afspraken van het SER-Energieakkoord om deze categorie voertuigen tot en met 2018 te stimuleren. In aanvulling op deze afspraken kiest het kabinet ervoor om PHEV's ook in 2019 en 2020 met het oog op de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt nog fiscaal te stimuleren in de MRB.
Het kabinet heeft in Autobrief II tevens een accentverschuiving in de autobelastingen aangekondigd, waarbij het belang van luchtkwaliteit zwaarder zal worden gewaardeerd. Oudere dieselpersonen- en bestelauto's zonder af-fabriek roetfilter stoten substantieel meer fijn stof uit dan nieuwere dieselauto's met een af-fabriek roetfilter en zijn daarmee onevenredig belastend voor de luchtkwaliteit in de steden. Het kabinet ziet zich om die reden voor de opgave gesteld de fiscale stimulering in deze richting te verbreden.

Fiscale stimulering nulemissie en semi-elektrische voertuigen in de MRB

Het kabinet handhaaft in dit wetsvoorstel de bestaande vrijstelling in de MRB voor nulemissievoertuigen tot en met 2020. Deze vrijstelling is techniekneutraal en geldt voor alle voertuigen waarvan de CO_2-uitstoot nul bedraagt.
De fiscale stimulering van PHEV's wordt stapsgewijs afgebouwd. Bij het Belastingplan 2015 is als vervolg op de volledige vrijstelling in de MRB voor PHEV's – die eind 2015 afloopt – voor het jaar 2016 gekozen voor een halftarief voor PHEV's met een CO_2-uitstoot van niet hoger dan 50 gram per kilometer. Om de PHEV's voor de Nederlandse tweedehandsmarkt aantrekkelijker te maken blijft voor PHEV's met een CO_2-uitstoot van niet hoger dan 50 gram per kilometer tot en met 2018 een korting in de MRB in de vorm van een halftarief bestaan.
Met ingang van 1 januari 2019 wordt de fiscale stimulering van PHEV's verder afgebouwd. Het halftarief wordt met ingang van die datum omgezet in een driekwarttarief. In Autobrief II is initieel gekozen voor een herinvoering van een forfaitaire gewichtscorrectie van 300 kilogram voor de jaren 2019 en 2020. Tijdens het Algemeen Overleg over Autobrief II heeft de Tweede Kamer de wens geuit om de fiscale voordelen van de PHEV's, in het bijzonder voor particulieren, meer transparant te maken zodat de aantrekkelijkheid van deze voertuigen kan worden beoordeeld. Daaraan is gevolg gegeven door de forfaitaire gewichtscorrectie van 300 kilogram voor de jaren 2019 en 2020 te vervangen door een driekwarttarief in de MRB. Een driekwarttarief komt feitelijk overeen met een forfaitaire gewichtscorrectie van 300 kilogram. Met de introductie van het nieuwe MRB-systeem in 2019 bestaat de mogelijkheid tot het invoeren van dit driekwarttarief voor PHEV's met een CO_2-uitstoot van 1 tot en met 50 gram per kilometer. Bovendien is een driekwarttarief robuuster voor de processen van de Belastingdienst en komt het de vereenvoudiging ten goede. Het huidige wagenpark dat daarvoor kwalificeert en elke nieuw verkochte personenauto die aan genoemde criteria voldoet, zal van het driekwarttarief kunnen genieten tot 1 januari 2021.

Op dit moment wordt voor de bepaling van de grondslag van de MRB een forfaitaire gewichtscorrectie van 125 kilogram op het gewicht van alle auto's met elektrische aandrijving in mindering gebracht. Deze forfaitaire gewichtscorrectie komt met ingang van 1 januari 2017 voor alle personenauto's met een elektrische aandrijving te vervallen.

Tabel X Verschillende kortingen in de MRB (2015–2020)

MRB	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Korting nulemissie	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Korting 1–50 g/km (PHEV)	100%	50%	50%	50%	25%	25%
Gewichtscorrectie (kg):	125	125	0	0	0	0

Generieke MRB-verlaging

In dit wetsvoorstel zet het kabinet de opbrengst van diverse maatregelen in om de MRB in 2017 voor alle personenvoertuigen generiek met gemiddeld 2% te verlagen.

Het zwaarder belasten van de meest vervuilende, oude dieselvoertuigen

De maatregel beoogt dieselpersonen- en dieselbestelvoertuigen zwaarder te belasten indien zij een fijnstofuitstoot hebben van meer dan 5 milligram per kilometer. Met deze grens sluit het kabinet aan bij de Europese Euro 5-norm die vanaf 1 september 2009 verplicht is voor nieuwe typen personenauto's en lichte bestelauto's.
Bij dieselbestelvoertuigen wordt het leeftijdscriterium van 12 jaar en ouder toegevoegd om te voorkomen dat in 2019 voor een onevenredig aandeel dieselbestelvoertuigen een toeslag in de MRB zou gaan gelden. De maatregel zou hierdoor te zeer een generieke lastenverzwaring voor de dieselbestelvoertuigen inhouden. Bij dieselbestelvoertuigen worden af-fabriek roetfilters vanaf ongeveer 2010 toegepast, terwijl bij dieselpersonenvoertuigen de roetfilters al in 2006 en 2007 grootschalig zijn geïntroduceerd.

Dieselpersonenvoertuigen

Op dit moment rijden er circa 400.000 dieselpersonenauto's zonder af-fabriek roetfilter in het Nederlandse wagenpark rond. De verwachting is dat dit aantal begin 2019 gedaald is tot 250.000.

Dieselbestelvoertuigen

In het voorjaar van 2015 waren in Nederland 185.000 dieselbestelvoertuigen met af-fabriek roetfilter en 512.000 dieselbestelvoertuigen zonder af-fabriek filter. Met een vervangingsgraad van ongeveer 40.000 voertuigen per jaar zal het nog lange tijd duren voordat deze bestelvoertuigen zonder filter op natuurlijke wijze uit het wagenpark zijn verdwenen. De groep dieselbestelvoertuigen van 2007 en ouder (die in 2019 dus 12 jaar of ouder zijn) omvat nu 410.000 voertuigen zonder roetfilter en 9.500 voertuigen met filter. De verwachting is dat in 2019 hiervan 160.000 zijn afgevoerd, zodat er in 2019 nog 260.000 bestelauto's van 12 jaar en ouder over zijn. Dit zijn vrijwel allemaal voertuigen zonder filter. In het geval dat het totale bestelwagenpark stabiel blijft op 697.000, betreft dat in 2019 37% van het totale dieselbestel autopark.
De MRB-toeslag voor dieselauto's zonder af-fabriek roetfilter zal met de introductie van een verbeterd MRB-systeem van de Belastingdienst in 2019 ingaan. Door deze toeslag in de MRB pas te heffen vanaf 1 januari 2019 ontstaat de komende jaren bovendien voldoende handelingsperspectief voor de eigenaren van deze voertuigen. De bezitters van deze voertuigen kunnen ervoor kiezen het voertuig van de hand te doen dan wel te vervangen door een milieuvriendelijker model waar geen toeslag in de MRB voor zal gelden.
Voor dieselpersonenvoertuigen wordt een toeslag op de MRB geheven van 15% van de MRB inclusief provinciale opcenten wordt geheven. Voor een gemiddelde dieselpersonenauto in de gewichtsklasse 1.350–1.450 kilogram betekent dat een verhoging van € 225 per jaar. Omdat de toeslag onderdeel van het rijksdeel van de MRB zal zijn en geen onderdeel wordt van de provinciale grondslag, is de technische uitwerking vormgegeven door een toeslag van 19% op het rijksdeel van de MRB te heffen. In absolute bedragen komt dit neer op hetzelfde bedrag aan toeslag wanneer 15% van de MRB inclusief provinciale opcenten zou worden geheven.
Ook voor dieselbestelvoertuigen van particulieren en ondernemers wordt een toeslag van 15% op de MRB geheven. Die verhoging komt voor een gemiddelde bestelauto van een ondernemer uit op € 62 per jaar.

Bepalen van de fijnstofuitstoot

Voor het bepalen van de fijnstofuitstoot wordt aangesloten bij de fijnstofuitstoot op de datum van eerste toelating op de weg (DET) zoals deze bij de Dienst Wegverkeer (RDW) geregistreerd staat in het kentekenregister. Deze waarde wordt vastgesteld als onderdeel van de Europese typekeuring van voertuigen.
De grenswaarde van 5 milligram per kilometer is van kracht geworden met de Euro-5 norm. Met deze grens sluit het kabinet aan bij de Euro 5-norm die vanaf 1 september 2009 verplicht is voor nieuwe typen personenauto's en lichte bestelauto's (dat wil zeggen wanneer een nieuwe of gewijzigde Europese typegoedkeuring werd aangevraagd) en op 1 januari 2011 voor alle nieuwe geregistreerde voertuigen. Alle personenvoertuigen met een datum eerste toelating vanaf 1 september 2009 voldoen aan de maximale eis van 5 milligram per kilometer. Bij de vormgeving van de maatregel is daarom gekozen deze datum als peildatum te hanteren, in het geval dat er geen emissiegegevens van een voertuig beschikbaar zijn.

Dieselpersonenvoertuigen

Voertuigen met een typegoedkeuring volgens Euro 5 en Euro 6 voldoen aan de fijnstofnorm van 5 milligram per kilometer. Deze voertuigen vallen daarmee buiten de toeslag in de MRB. Bij de voertuigen met een typegoedkeuring volgens Euro 3 en Euro 4 neemt in de periode 2004 tot 2009 het aandeel voertuigen dat voldoet aan de grenswaarde van 5 milligram per kilometer geleidelijk toe. De voertuigen die aan de grenswaarde van 5 milligram per kilometer fijn stof voldoen, werden destijds vanaf 1 juni 2005 tot 1 september 2009 fiscaal gestimuleerd met een korting op de BPM of een subsidie op BPM-vrije voertuigen. De fijnstofuitstoot van deze voertuigen is bij de RDW bekend. Voor zover bij Euro 3- en Euro 4-dieselauto's de emissiegegevens bij de RDW niet beschikbaar zijn, wordt teruggevallen op de peildatum van 1 september 2009. Op het moment dat de DET van een voertuig is gelegen voor deze peildatum, wordt het betreffende voertuig geacht een fijnstofuitstoot te hebben van meer dan 5 milligram per kilometer. De ontbrekende emissiegegevens worden de komende jaren door de RDW aangevuld. Overigens wordt ook voor andere Euro-klassen, waar mogelijk, de gegevensadministratie door de RDW aangevuld.
Totdat op 1 januari 2011 de Euro 5-norm voor alle typen voertuigen verplicht is geworden, zijn nog in zeer beperkte mate voertuigen geregistreerd, waarvan de fijnstofuitstoot niet beschikbaar is. Van deze voertuigen is het dus niet bekend of ze aan de fijnstofnorm van 5 milligram voldoen. Met de peildatum van 1 september 2009 krijgen deze voertuigen als het ware het voordeel van de twijfel. Met een peildatum van 1 januari 2011 zou deze groep voertuigen het nadeel van de twijfel krijgen. Voertuigen die wel voldoen aan de fijnstofeis krijgen dan ten onrechte een toeslag in de MRB. De vormgeving van deze maatregel is dezelfde als die is gehanteerd bij de totstandkoming van de gemeentelijke milieuzones.

Dieselbestelvoertuigen

De systematiek zoals hierboven beschreven geldt overeenkomstig voor de dieselbestelvoertuigen. Voor bestelvoertuigen wordt de maatregel echter beperkt tot auto's die ten minste 12 jaar oud zijn om te voorkomen dat in 2019 voor een onevenredig aandeel dieselbestelvoertuigen een toeslag in de MRB zou gaan gelden. Het aanvullende leeftijdscriterium is een relatieve eis, die per MRB-tijdvak zal worden beoordeeld. De maatregel wordt met ingang van 1 januari 2019 geïntroduceerd. Om die reden zullen de voertuigen met een DET van 1 januari 2007 of ouder die niet van een af-fabriek roetfilter zijn voorzien, bij de inwerkingtreding van de maatregel in het eerstvolgende MRB-tijdvak in aanraking komen met de toeslag in de MRB.
De toeslag in de MRB kan niet worden ontlopen door een zogenoemd retrofit roetfilter te plaatsen. Met het naderhand monteren van een retrofit roetfilter kan de fijnstofuitstoot van dieselvoertuigen niet onder de grenswaarde van 5 milligram per kilometer komen. Bij retrofit roetfilters gaat het om 'open filters' en niet om 'gesloten filters', welke laatste alleen af-fabriek kunnen worden gemonteerd. Een open filter vangt slechts ongeveer één derde van de roetdeeltjes af, terwijl een gesloten af-fabriek filter zo goed als alle roetdeeltjes afvangt.

5. Maatregelen bijtelling loon- en inkomstenbelasting

Inleiding

Mensen die een auto van de zaak ook privé mogen gebruiken, moeten over de waarde van dit voordeel belasting betalen. Het is ondoenlijk om de waarde van dat voordeel voor iedereen en voor elke auto apart vast te stellen. Om die reden wordt de waarde vastgesteld door middel van een forfait. Het gaat zowel om het voordeel van de auto van de zaak die ook voor privédoeleinden aan de werknemer ter beschikking is gesteld als om de onttrekking in de winstsfeer van de auto van de zaak die de ondernemer of resultaatgenieter ook voor privédoeleinden ter beschikking staat. In het

spraakgebruik is dit de zogenoemde bijtelling privégebruik van de auto van de zaak.
De bijtelling is op dit moment forfaitair bepaald op 25% van de waarde van de auto. De bijtelling kent daarnaast sinds 2008 milieugerelateerde kortingen om de berijder van de auto te stimuleren voor een zuinige auto te kiezen. In 2008 gold uitsluitend een korting van 11%-punt, resulterend in een 14%-bijtelling. Vanaf 2009 werd ook de (per saldo) 20%-bijtellingscategorie geïntroduceerd en in 2012 en 2013 daarnaast de (per saldo) 0%-bijtellingscategorie. Vanaf 2008 is een sterke toename zichtbaar van auto's van de zaak met een milieugerelateerde korting op de bijtelling. In 2008 viel 92% van de auto's van de zaak in de 25%-bijtellingscategorie. In 2011 ging het om nog maar 34% van de auto's van de zaak en in 2013 is dat verder teruggelopen naar 23%. Dat wil zeggen dat voor 77% van de nieuw gekochte auto's van de zaak in 2013 een milieugerelateerde korting op de bijtelling gold. De derving van belastingopbrengsten is daardoor omvangrijk (zie ook tabel II). In de evaluatie is geconcludeerd dat de gemiddelde CO_2-uitstoot van de nieuw gekochte auto's van de zaak met ruim 40% is gedaald in de periode 2008–2014, namelijk van 157 gram per kilometer in 2008 naar 107 gram per kilometer in 2014. Dit kan deels worden toegeschreven aan het gevoerde Nederlandse fiscale beleid, maar komt voor een belangrijk deel op het conto van het Europese bronbeleid. Als gevolg van het Europese bronbeleid zal de trend van de verlaging van de CO_2-uitstoot van nieuwe auto's doorzetten, ook voor zakelijke auto's.

Algemeen bijtellingspercentage

Het algemene bijtellingspercentage is het resultaat van een benadering van de gemiddelde waarde van het voordeel van het privégebruik voor de volledige populatie zakelijke auto's. Door de toepassing van het forfaitaire en daardoor grofmazige bijtellingspercentage op iedere auto uit die populatie bestaat een relatief eenvoudig en uitvoerbaar systeem om de waarde van het voordeel van het privégebruik van de auto van de zaak vast te stellen. Inherent aan de keuze voor dit grofmazige systeem is dat op individueel niveau de berekende waarde van het voordeel van het privégebruik vaak niet gelijk zal zijn aan de werkelijke waarde daarvan.
De afgelopen jaren heeft zich een aantal ontwikkelingen met betrekking tot het privégebruik en de kosten van auto's van de zaak voorgedaan die aanleiding zijn om het bijtellingspercentage bij te stellen. In de eerste plaats is het brandstofgebruik van auto's flink gedaald, hetgeen uiteraard gevolgen heeft voor de kosten. Daarnaast worden vaker beperkingen gesteld aan het privégebruik van de auto van de zaak, bijvoorbeeld voor vakanties in het buitenland. Gelet op deze trends ligt het in de rede om hier op enig moment consequenties aan te verbinden voor het bijtellingspercentage.
Het jaar 2017 is in het kader van de herziening van de wetgeving naar aanleiding van Autobrief II daarvoor een logisch aangrijpingspunt. Het algemene bijtellingspercentage van 25 wordt met ingang van 1 januari 2017 voor nieuwe auto's verlaagd tot 22. Een nieuwe auto wordt wetstechnisch gedefinieerd als een auto met een DET van na 31 december 2016. Hiermee wordt voorkomen dat een auto die al vóór 2017 in het buitenland in gebruik is genomen, wel zou kwalificeren voor de 22%-bijtelling en een auto die al vóór 2017 te naam is gesteld in het (Nederlandse) kentekenregister niet. Voor auto's van vóór 2017 blijft op grond van dit wetsvoorstel een bijtellingspercentage van 25 gelden. Gelet op de genoemde (geleidelijke) trends had ook gekozen kunnen worden voor een geleidelijke aanpassing van het algemene bijtellingspercentage. Dit zou de regeling echter aanzienlijk complexer maken, met grotere uitvoeringslasten, administratieve lasten en kans op fouten tot gevolg. Bovendien zijn de gebruikers van auto's van vóór 2017 er bij de keuze voor de auto ook van uitgegaan dat gedurende de gehele gebruiksduur een percentage van 25 zou gelden. Voor deze automobilist wordt geen wijziging gebracht in de hoogte van de bijtelling. Ook wordt een automobilist gedurende 60 maanden niet geconfronteerd met een veranderd bijtellingspercentage vanwege een verlaging van de milieugerelateerde kortingen. Hierdoor kan het gros van de automobilisten bij verhogingen van verlaagde bijtellingspercentages, zijn leasecontract uitdienen tegen het oude, lagere tarief waarvan bij de keuze van de auto is uitgegaan.

Milieugerelateerde kortingen in de periode 2017–2020

Zoals is aangegeven in Autobrief II, is de huidige CO_2-uitstootafhankelijke bijtelling complex in de uitvoering, zorgt het voor een flinke marktverstoring bij met name de aanschaf van nieuwe auto's van de zaak en staan de kosten niet langer in verhouding tot de te behalen milieuwinst. Om voorgaande redenen stelt het kabinet tevens voor de CO_2-uitstootafhankelijkheid in de bijtelling verder te verminderen. De bijtelling wordt minder CO_2-afhankelijk door stapsgewijs naar één nieuw bijtellingspercentage te groeien.
Met ingang van 1 januari 2017 vervalt de korting voor zuinige auto's (met een CO_2-uitstoot van 51 – 106 gram per kilometer). Daarmee geldt met ingang van deze datum voor nieuwe auto's in deze categorie het algemene bijtellingspercentage van 22. Voor de zeer zuinige auto's (met een CO_2-uitstoot van 1 – 50 gram per kilometer) wordt de per saldo geldende bijtelling geleidelijk verhoogd van 15% in 2016 naar 17% in 2017 en 19% in 2018 door de milieugerelateerde kortingen te verlagen. Vanaf 2019 geldt ook voor nieuwe auto's in deze categorie het algemene bijtellingspercentage van 22. Met deze stapsgewijze afbouw van de fiscale voordelen voor zeer zuinige auto's in de bijtelling eerbiedigt het

kabinet de afspraken uit het Energieakkoord duurzame groei.

Het kabinet stelt voor de nulemissieauto's tot 2021 onverminderd te blijven stimuleren. Dit houdt in dat voor nieuwe nulemissieauto's op de bijtelling van 22% een korting van 18% van de waarde van de auto wordt toegepast, per saldo resulterend in een bijtelling van 4%. Gelet op de verminderde stimulering voor de (zeer) zuinige auto's wordt de stimulering voor nulemissieauto's dus relatief groter.

Tabel XI Bijtellingspercentages in de periode 2016–2020.

Nieuwverkopen	2016	2017	2018	2019/2020
Nulemissie	4%	4%	4%	4%*
Zeer zuinig (1–50 g/km)	15%	17%	19%	22%
Zuinig (51–106 g/km)	21%	22%	22%	22%
Overig (> 106 g/km)	25%	22%	22%	22%

* bij een nulemissieauto die niet kan worden gevoed met waterstof geldt 4% slechts over de eerste € 50.000 van de waarde van de auto.

Begrenzing milieugerelateerde korting nulemissieauto's vanaf 2019

Het kabinet verwacht dat diverse autofabrikanten de komende jaren (zeer) luxe elektrische voertuigen zullen introduceren op de automarkt. Bij het luxere segment volelektrische voertuigen is het absolute voordeel van de korting op de bijtelling groter aangezien de korting een percentage is van de catalogusprijs. Gelet op het doel van de korting acht het kabinet deze omvang van stimulering niet nodig en ook niet efficiënt. Daarom stelt het kabinet voor om vanaf 2019 de verlaging op de bijtelling voor volelektrische auto's te begrenzen tot het deel van de catalogusprijs tot en met € 50.000, resulterend in een maximale korting van € 9.000. Op het deel van de catalogusprijs boven € 50.000 is het algemene bijtellingspercentage van 22 zonder korting van toepassing.

Voor auto's die elektrisch rijden op waterstof zou deze begrenzing op kortere termijn onredelijk uitpakken. Deze auto's zijn niet vanwege luxe en vermogen, maar primair vanwege de toegepaste techniek vooralsnog duurder in aanschaf. Om deze reden geldt de begrenzing vooralsnog niet voor deze auto's. Deze auto's staan bovendien nog in het beginstadium van de marktintroductie. In het voorjaar van 2015 waren er slechts 11 waterstofpersonenauto's in het kentekenregister van de RDW geregistreerd.

Toekomstbeeld en overgangsrecht milieugerelateerde kortingen

Voor nieuwe auto's van de zaak waarvoor vanaf 2017 tot en met 2020 een milieugerelateerde verlaging van de bijtelling van toepassing is, wordt voorzien in overgangsrecht. De milieugerelateerde korting op de bijtelling blijft gedurende 60 maanden na de maand van de DET van de auto van kracht. Dat betekent dat voor de laatste nieuwe auto's uit 2020 pas vanaf 2026 geen kortingen op de bijtelling meer van toepassing zullen zijn.
Ook voor het op 31 december 2016 bestaande wagenpark auto's van de zaak waarvoor een milieugerelateerde verlaging van de bijtelling van toepassing is, geldt overgangsrecht. Het huidige overgangsrecht voor de milieugerelateerde kortingen in de bijtelling voor het bestaande wagenpark is erg complex. Voor verschillende auto's, afhankelijk van de datum waarop de auto voor het eerst te naam is gesteld in het kentekenregister en van de CO_2-uitstoot, gelden verschillende overgangsregels. Door die verschillen en door technologische ontwikkeling die leidt tot een snellere afname van de CO_2-uitstoot van auto's dan verwacht, leidt het volledig voortzetten van het huidige overgangsrecht op een aantal punten tot onlogische en daarmee ongewenste uitkomsten. In het huidige overgangsrecht komen onder meer kortingen voor die in beginsel gelden voor onbepaalde tijd en kortingen die gelden voor steeds nieuwe periodes van 60 maanden. Het gevolg daarvan is dat niet al te zuinige auto's voor langere tijd fiscaal gunstig worden behandeld, en soms zelfs gunstiger dan inmiddels zuinigere auto's. Dit staat haaks op het beleid om vol in te zetten op het fiscaal stimuleren van (vol)elektrische auto's en om te streven naar eenvoud. In lijn met dit beleid stelt het kabinet voor om het huidige overgangsrecht met ingang van 1 januari 2017 in te perken. De (oorspronkelijke) milieugerelateerde korting op de bijtelling blijft van kracht gedurende 60 maanden na de maand waarin de auto voor het eerst te naam is gesteld in het kentekenregister. Na deze periode van 60 maanden wordt per jaar bezien of op grond van de in dat jaar in de wet opgenomen CO_2-uitstootgrenzen nog recht bestaat op een milieugerelateerde korting. Op deze manier ontstaat sneller een eenvoudiger en consistenter systeem: alle auto's waarvan de periode van 60 maanden is verstreken krijgen bij eenzelfde CO_2-uitstoot dezelfde milieugerelateerde korting.
Een uitzondering geldt voor auto's van vóór 1 juli 2012 waarvoor op grond van het bestaande overgangsrecht een korting van 11% of 5% voor in beginsel onbeperkte tijd van toepassing is. Het

gaat om auto's die destijds als zeer zuinig werden aangemerkt, maar dat naar de huidige opvattingen niet meer zijn. Het betreft dieselauto's met een CO_2-uitstoot van ten hoogste 95 g/km en andere auto's met een CO_2-uitstoot van ten hoogste 110 g/km. Door de voorgestelde maatregelen ten aanzien van het overgangsrecht wordt die onevenredig gunstigere behandeling weggenomen. Echter, een toepassing van die nieuwe hoofdregel zonder meer, zou voor deze auto's betekenen dat per 1 januari 2017 geen enkele korting meer van toepassing is. Dat zou wel een erg groot verschil vormen met het huidige overgangsrecht. Daarom zal het bestaande overgangsrecht voor deze auto's worden geëerbiedigd tot en met 31 december 2018 waardoor de betreffende automobilisten handelingsperspectief hebben.

6. Budgettaire aspecten

In de tabellen hieronder zijn de budgettaire gevolgen van Autobrief II weergegeven voor de jaren 2017 tot en met 2020. Bij de raming van de budgettaire effecten van de maatregelen in Autobrief II is rekening gehouden met het feit dat verschillende maatregelen een substantieel effect hebben op het aantal nieuwverkopen van PHEV's in de komende jaren. Daarbij is aangenomen dat het totaal aantal nieuwverkopen, dus inclusief de conventionele voertuigen, niet wordt beïnvloed.

Tabel X Budgettaire effecten Wet uitwerking Autobrief II (mln €)

	2017	2018	2019	2020
BPM	24	29	29	29
MRB	35	47	83	104
Bijtelling LB/IB	7	23	51	79
Totaal	**67**	**99**	**163**	**213**
Totaal incl. BP2015	**80**	**126**	**200**	**227**

De nieuwe tariefstructuur voor PHEV's zorgt voor hogere BPM ontvangsten. Voor de PHEV's wordt een aparte tarieftabel in de BPM geïntroduceerd die is afgestemd op het lagere aantal elektrische kilometers dat in de praktijk met deze auto's blijkt te worden gereden. Met de introductie van de nieuwe tarieftabel betalen kopers van PHEV's daardoor een hoger bedrag aan BPM. De ontvangsten uit de MRB stijgen door het afschaffen van de forfaitaire gewichtscorrectie van 125 kilogram voor hybride personenauto's en door de afbouw van de kortingen in de MRB voor PHEV's in de periode 2017 tot en met 2020. De opbrengst in de bijtelling is voor het grootste deel het gevolg van de stapsgewijze afbouw van de milieugerelateerde kortingen voor PHEV's. De begrenzing van het verlaagde bijtellingspercentage voor volelektrische voertuigen tot het deel van de catalogusprijs tot en met € 50.000 zorgt daarnaast vanaf 2019 voor een budgettaire opbrengst.
Naast de opbrengsten als gevolg van de maatregelen in Autobrief II zijn er beleidsmatige opbrengsten in de jaren 2017 tot en met 2020 veroorzaakt door de maatregelen voor het jaar 2016 die nog niet waren ingeboekt voor deze jaren. In de toelichting op het Belastingplan 2015 is aangegeven dat de maatregelen voor 2016 budgettair neutraal zijn.
De totale opbrengst van de maatregelen uit Belastingplan 2015 en Autobrief II bedraagt € 80 miljoen in 2017. Dit bedrag loopt op naar € 227 miljoen in 2020.

Tabel XI Terugsluis (mln €)

	2017	2018	2019	2020
BPM	11	57	131	158
MRB	69	69	69	69
Totaal	**80**	**126**	**200**	**227**

De opbrengst wordt allereerst teruggesluisd door de MRB voor reguliere personenauto's in 2017 generiek met 2% te verlagen. De resterende opbrengst wordt ingezet om in de periode 2017 tot en met 2020 de BPM-tarieven met gemiddeld 12 procent te verlagen. Daarmee is het gehele pakket maatregelen in dit wetsvoorstel budgettair neutraal binnen het autodomein.

7. EU-aspecten

De maatregelen ten aanzien van de MRB, de BPM en de bijtelling LB/IB zijn technische maatregelen in de zin van Richtlijn 98/34/EG en dienen als zodanig aan de Europese Commissie te worden genotificeerd voor inwerkingtreding.

8. Duurzaamheidsaspecten

In het kader van Autobrief II is het onderzoeksconsortium PRC/TNO gevraagd een inschatting te maken van de gevolgen van de voorgenomen beleidsmaatregelen van Autobrief II op de nieuwverkopen voor de periode 2017 tot en met 2020.
Volgens de doorrekening zorgt het beleid uit Autobrief II ervoor dat er cumulatief in de periode 2013–2020 circa 160.000 (PH)EV's zullen worden verkocht. Naar verwachting zullen er, rekening houdend met de export-, volume- en (PH)EV-prijsscenario's, met Autobrief II circa 80.000 (ondergrens wagenpark) tot 125.000 (bovengrens wagenpark) (PH)EV's op de weg zijn in 2020. In het meest waarschijnlijke middenscenario voor het verkoopvolume en de prijsontwikkeling van (PH)EV's zullen met het beleid uit de Autobrief II naar verwachting 90.000 tot 110.000 (PH)EV's op de weg zijn in 2020 (middenschatting wagenpark).
Centraal in Autobrief II staat het gegeven dat de CO_2-uitstoot van nieuwverkochte auto's op Europese schaal, als gevolg van het waterbedeffect, niet door Nederlandse belastingmaatregelen, maar vooral door Europees bronbeleid wordt beïnvloed. De Nederlandse inzet in Europa zal dan ook zijn om door strengere normering deze norm verder omlaag te krijgen. De EU-doelstelling voor de periode 2020–2023 is een gemiddelde CO_2-uitstoot van 95 gram per kilometer.
Als gevolg van het Europese bronbeleid zal de trend van de verlaging van de CO_2-uitstoot van nieuwe auto's doorzetten, ook voor zakelijke auto's.[18] In de rapportage van het onderzoeksconsortium van PRC/TNO is de verwachte CO_2-uitstoot in 2020 bij de doorrekening van Autobrief II vastgesteld op 96 gram per kilometer. In het rapport wordt geconcludeerd dat met 96 gram per kilometer Nederland naar verwachting een middenpositie in Europa zal innemen.[19]
De maatregelen in dit wetsvoorstel, in het bijzonder de stimulering van ultrazuinige auto's, leiden in 2020 tot een extra energiebesparing van 1 tot 2 petajoule. Deze besparing is niet meegenomen in de berekeningen in de Nationale Energieverkenning 2015 (NEV 2015). De verlaging van de BPM en de MRB leidt tot een kleine groei van het wagenpark (minder dan 0,5 procent), maar ook tot een jonger en daardoor iets schoner en zuiniger wagenpark dan bij de continuering van het huidige beleid. De uitlaatemissie van fijn stof ($PM_{2.5}$) van het personenautoverkeer daalt naar schatting met drie à vijf procent in 2020 ten opzichte van de in de NEV 2015 geraamde uitstoot, als gevolg van de toeslag in de MRB voor oude dieselvoertuigen. De effecten van de wijzigingen van de MRB en de BPM op het geraamde energiegebruik en de CO_2-emissie in 2020 zijn minimaal.
De beleidsvoorstellen in Autobrief II leiden tot een lichte toename van het geraamde energiegebruik van personenauto's in 2020 van twee à drie petajoule (circa 1 procent) ten opzichte van een trendmatige voortzetting van het huidige beleid. Bij deze trendmatige voortzetting is rekening gehouden met de fiscale stimuleringsfaciliteiten zoals die in 2016 gelden.

Recente ontwikkelingen: fraude met software

Op 18 september 2015 is bekend geworden dat Volkswagen op grote schaal heeft gefraudeerd met de software van dieselvoertuigen. De software herkent wanneer de auto wordt onderworpen aan een keuringstest op de rollenbank. Hierdoor worden in de praktijksituatie bepaalde emissiereducerende technieken uitgeschakeld met veel hogere uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) tot gevolg. In Nederland gaat het om circa 160.000 Euro 5 dieselpersonen- en dieselbestelauto's van de merken Volkswagen, Seat, Skoda en Audi, waarmee mogelijk gefraudeerd is.
Fiscale maatregelen voor stimulering van zuinige auto's zijn gebaseerd op de CO_2-uitstoot van een auto zoals die tijdens de officiële typekeuringstest is vastgesteld. De fiscale stimuleringsmaatregelen, zoals in de BPM en bijtelling, vallen buiten de directe invloedssfeer van softwarefraude met specifiek NO_x-uitstoot van dieselauto's en hebben geen invloed op de maatregelen in dit wetsvoorstel. Mocht sprake zijn van (software)fraude die rechtstreeks ingrijpt op de CO_2-uitstoot zoals bepaald bij de Europese typegoedkeuring, zal nader bezien worden wat de gevolgen hiervan zijn voor de specifieke Nederlandse situatie.
Los van eventuele fraude is het significante verschil tussen de tijdens de typekeuringstest vastgestelde CO_2-uitstoot en de gemeten praktijkuitstoot relevant voor de belastingheffing. Om een zo laag mogelijke verbruikswaarde te realiseren maken fabrikanten maximaal gebruik van de flexibiliteiten die de geharmoniseerde testmethode voor het brandstofverbruik, de zogenoemde New European Driving Cycle ('NEDC') biedt. Het betreft een in Europees kader vastgestelde en geharmoniseerde testmethode. Het hogere praktijkverbruik is vanuit de Nederlandse optiek onwenselijk. Het kabinet zet daarom bij de lopende onderhandelingen in Europa stevig in om te komen tot een meer realistische testcyclus. De onderhandelingen over de Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures ('WLTP'), als opvolger van de huidige testprocedure zijn in een vergevorderd stadium. Op dit moment worden de laatste details van deze nieuwe testprocedure uitgewerkt en wordt in Brussel gesproken over de fasering van de invoering en de correlatie tussen de nieuwe en de huidige testprocedure. De

[18] Kamerstukken II 2014/15, 32 800, nr 28, Bijlage, blz. 45–50.
[19] Ibidem, 50.

Europese Commissie heeft voorgesteld om de nieuwe testmethode per 1 september 2017 in werking te laten treden voor nieuwe type auto's en een jaar later voor bestaande typen. Dit sluit goed aan bij de kabinetsinzet om de nieuwe testmethode zo spoedig mogelijk in te voeren. Over de datum is op internationaal niveau nog geen breed draagvlak. Vooral de auto-industrie en sommige autoproducerende landen pleiten voor een latere datum. Tijdens het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Financiën van de Tweede Kamer op 3 september 2015 heeft de Staatssecretaris van Financiën toegezegd bij de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer terug te komen op de gevolgen van de invoering van de WLTP voor de autofiscaliteit, indien die dan door de EU is vastgesteld.

9. Uitvoeringskosten Belastingdienst

De verschillende maatregelen vergen diverse systeemaanpassingen die eenmalige uitvoeringskosten voor de Belastingdienst met zich brengen. Deze hangen onder andere samen met het kunnen verwerken van de nieuwe voor de heffing van BPM en MRB relevante gegevens, ten aanzien van de aanduiding plug-in en fijn stof. Over de levering van deze gegevens zijn afspraken gemaakt met de RDW. In de eerste jaren na invoering zijn als gevolg van de maatregelen in met name de MRB en bijtelling tevens extra werkzaamheden te verwachten. Dit wordt nader toegelicht in de uitvoeringstoetsen (bijlage I).
Naast deze kosten brengt het wetsvoorstel kosten met zich mee die zich een aantal jaren voordoen. Vanwege de toename op de korte en middellange termijn van de complexiteit van de bijtelling als gevolg van het overgangsrecht, zal de Belastingdienst erop inzetten om de voor het bepalen van de juiste bijtelling relevante gegevens, zoveel mogelijk aan de belastingplichtige en werkgevers te verstrekken om fouten in de aangifte zoveel mogelijk te voorkomen. Als gevolg van deze investering en vanwege de tijdelijkheid van het overgangsrecht komt op de lange termijn een besparing op het toezicht in zicht. Of die behaald kan worden hangt mede af van de vormgeving na 2020.
De maatregelen in Autobrief II leiden tot de in onderstaande tabel opgenomen extra uitvoeringskosten voor de Belastingdienst. Deze kosten zullen binnen de begroting IX worden ingepast.
Naast de hierna opgenomen uitvoeringskosten zijn er kosten verbonden aan de aanpassing van de communicatie, dienstverlening en kleinere systeemaanpassingen. Deze kosten zijn reeds voorzien in het reguliere kader van de Belastingdienst.

Tabel XII Uitvoeringskosten Belastingdienst (mln €)

	2016	2017	2018	2019	2020
BPM	0,050	–	–	–	–
MRB	–	0,035	0,050	0,245	0,030
Bijtelling	0,800	0,640	0,440	0,267	–
Totaal	0,850	0,675	0,490	0,512	0,030

10. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger

De meeste maatregelen in dit wetsvoorstel betreffen tariefswijzigingen in de BPM en MRB die geen additionele structurele administratieve lasten opleveren. De introductie van een aparte tabel in de BPM voor PHEV's en de tariefaanpassing voor dieselauto's in de MRB hebben wel, zij het een verwaarloosbaar verhogend effect voor de administratieve lasten voor bedrijven en burgers. Het verminderen van het aantal milieugerelateerde kortingen in de bijtelling LB/IB in de periode van 2017 tot en met 2020 zal naar verwachting op termijn een positief effect hebben op de administratieve lasten voor het bedrijfsleven, omdat hiermee het proces van de loonaangifte voor werkgevers eenvoudiger wordt.

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Artikel I, onderdeel A (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Zoals in het algemeen deel van deze memorie is toegelicht, wordt de zogenoemde bijtelling voor het privégebruik van een auto van de zaak per 1 januari 2017 op een aantal punten gewijzigd. In de inkomstenbelasting gaat het bij deze bijtelling om het als onttrekking in aanmerking te bedrag. Bij het doorvoeren van deze wijzigingen wordt van de gelegenheid gebruikgemaakt om artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001 (Wet IB 2001) meer te stroomlijnen en de regelgeving voor auto's met een datum van eerste toelating op de weg (DET) van uiterlijk 31 december 2016 niet langer in het artikel zelf op te nemen, maar in artikel 10a.4 van de Wet IB 2001. Daarnaast worden enkele wijzigingen van redactionele aard aangebracht.

Met de in artikel I, onderdeel A, onder 3, opgenomen wijziging van artikel 3.20, eerste lid, eerste volzin, onderdeel a, van de Wet IB 2001 wordt het algemene percentage van de onttrekking gewijzigd van 25 in 22.[20] Deze wijziging geldt uitsluitend voor nieuwe auto's per 1 januari 2017. Met nieuwe auto's wordt bedoeld auto's die een DET hebben van op of na 1 januari 2017. Hiermee wordt voorkomen dat voor auto's die een DET hebben van vóór 2017 en die vanaf 2017 uit het buitenland worden geïmporteerd, de 22%-bijtelling van toepassing is, terwijl voor even oude auto's die al vóór 2017 te naam zijn gesteld in het (Nederlandse) kentekenregister de 25%-bijtelling van toepassing is. Het overgangsrecht waaruit dit volgt, is opgenomen in het voorgestelde artikel 10a.4, eerste lid, van de Wet IB 2001.
In artikel I, onderdeel A, onder 5 tot en met 7, wordt artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 gewijzigd. Zoals is toegelicht in het algemeen deel van deze memorie, geldt op grond van het voorgestelde artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 vanaf 2017 voor nieuwe auto's met een CO_2-uitstoot van 0 gram per kilometer een korting van 18% van de waarde van de auto, resulterend in een onttrekking van 4% van de waarde van de auto. Voor nieuwe auto's met een CO_2-uitstoot van hoger dan 0 gram per kilometer, maar niet hoger dan 50 gram per kilometer, geldt een korting van 5% van de waarde van de auto, resulterend in een onttrekking van 17% van de waarde van de auto. De korting voor nieuwe auto's met een CO_2-uitstoot van meer dan 50 gram per kilometer, opgenomen in artikel 3.20, tweede lid, onderdeel c, van de Wet IB 2001, komt te vervallen.
Met het voorstel in artikel I, onderdeel A, onder 8 en 9, is geen inhoudelijke wijziging beoogd. De bepalingen over het gebruik voor privédoeleinden, die thans nog zijn opgenomen in respectievelijk het negende, derde en zesde lid van artikel 3.20 van de Wet IB 2001, worden verplaatst naar het derde lid van genoemd artikel. Het huidige artikel 3.20, achtste lid, van de Wet IB 2001 wordt vernummerd tot artikel 3.20, vierde lid.
Met de wijziging in artikel I, onderdeel A, onder 10, is eveneens geen inhoudelijke wijziging beoogd. Voorgesteld wordt om de definities die thans nog over artikel 3.20, vierde, vijfde en zevende lid, van de Wet IB 2001 zijn verspreid op te nemen in het vijfde lid van dat artikel. Onderdeel a definieert het begrip 'auto', onderdeel b het begrip 'waarde van de auto' en onderdeel c het begrip 'CO_2-uitstoot van een auto'. Het huidige tiende tot en met veertiende lid van genoemd artikel worden in dat kader vernummerd tot zesde tot en met tiende lid.
Als gevolg van het opnemen van het overgangsrecht voor auto's met een DET van vóór 1 januari 2017 in artikel 10a.4 van de Wet IB 2001, kunnen de bestaande overgangsbepalingen, opgenomen in artikel 3.20, vijftiende tot en met negentiende lid, van de Wet IB 2001, vervallen. Het in artikel I, onderdeel A, onder 12, voorgestelde artikel 3.20, elfde lid, van de Wet IB 2001 bewerkstelligt voor nieuwe auto's vanaf 2017 dat wanneer de percentages of CO_2-uitstootgrenzen in artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 worden aangepast, die aanpassing niet van invloed is op de hoogte van de in aanmerking te nemen onttrekking voor het privégebruik van de auto voor het restant van de periode van 60 maanden na de eerste dag van de maand volgend op de DET van de auto. Voor de hoogte van de korting voor het restant van de periode is dus niet van belang of er één of meerdere (achtereenvolgende) wijzigingen zijn in de kortingspercentages of CO_2-uitstootgrenzen.
Ten slotte wordt het huidige twintigste lid van artikel 3.20 van de Wet IB 2001 vernummerd tot twaalfde lid.

Artikel I, onderdeel B (artikel 10a.4 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Voorgesteld wordt al het overgangsrecht bij artikel 3.20 van de Wet IB 2001 voor auto's met een DET van uiterlijk 31 december 2016 onder te brengen in één artikel in hoofdstuk 10A van de Wet IB 2001, te weten artikel 10a.4 van de Wet IB 2001. In dat kader wordt ook het opschrift van genoemd artikel 10a.4 aangepast. Hierna worden de verschillende leden toegelicht.

Artikel 10a.4, eerste lid: overgangsrecht algemeen bijtellingspercentage

Het voorgestelde artikel 10a.4, eerste lid, van de Wet IB 2001 betreft het overgangsrecht voor het bepalen van de onttrekking voor het privégebruik van een auto van de zaak voor auto's met een DET van vóór 1 januari 2017, maar die niet meer dan 15 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen. Voor deze auto's wordt bepaald dat 25% van de waarde van de auto als onttrekking in aanmerking wordt genomen. Voor deze auto's wordt derhalve het bestaande regime gecontinueerd.

[20] Op grond van de huidige wettekst geldt een percentage van ten minste 25 (op grond van het wetsvoorstel ten minste 22); indien aan het gebruik voor privédoeleinden een grotere waarde moet worden toegekend, kan een hoger forfait in aanmerking worden genomen (zie onder andere Kamerstukken II 1998/99, 26 727, nr. 3, blz. 186). Deze mogelijkheid wordt in de praktijk slechts bij hoge uitzondering toegepast. Voor de leesbaarheid wordt in deze memorie van toelichting geabstraheerd van deze wettelijke mogelijkheid.

Artikel 10a.4, tweede lid: overgangsrecht CO_2-uitstootgerelateerde kortingen

In het voorgestelde artikel 10a.4, tweede lid, van de Wet IB 2001 is het overgangsrecht voor CO_2-uitstootgerelateerde kortingen opgenomen voor auto's met een DET van vóór 2017.
De hoofdregel voor deze auto's is vanaf 2017 dat de (oorspronkelijke) milieugerelateerde korting op de bijtelling van kracht blijft gedurende 60 maanden na de maand waarin de auto voor het eerst te naam is gesteld in het kentekenregister. Na de periode van 60 maanden, dan wel, indien die datum is gelegen voor 1 januari 2017, per 2017 geldt dat de actuele tekst van artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 leidend is voor de vraag of nog een korting op de bijtelling van toepassing is en hoe groot die korting is. Dit is moet jaarlijks worden bezien. Een uitzondering op deze hoofdregel is opgenomen in artikel 10a.4, derde lid, van de Wet IB 2001.

Artikel 10a.4, derde lid: uitzondering overgangsrecht voor auto's met eerste tenaamstelling vóór 1 juli 2012 én een destijds lage CO_2-uitstoot

In het huidige artikel 3.20, vijftiende lid, aanhef en onderdelen b, c en d, en zestiende lid, van de Wet IB 2001 is bepaald dat voor een bepaalde categorie auto's waarvan het kenteken vóór 1 juli 2012 voor het eerst te naam is gesteld, de onttrekking van 25% van de waarde van de auto wordt verlaagd met de korting die voor die auto van toepassing was volgens de bepalingen die golden op 30 juni 2012, kort gezegd, zolang de auto aan dezelfde automobilist voor privégebruik ter beschikking staat. Artikel 10a.4, derde lid, van de Wet IB 2001 geeft uitvoering aan de eerbiediging van het bestaande overgangsrecht voor deze groep tot en met 31 december 2018 waardoor de betreffende automobilisten handelingsperspectief hebben. Vanaf 2019 vervalt de milieugerelateerde korting voor deze auto's.

Artikel 10a.4, vierde lid: overgangsrecht Wegenverkeerswet

In het voorgestelde artikel 10a.4, vierde lid, van de Wet IB 2001 wordt het met de wijziging van de Wegenverkeerswet per 1 januari 2014 verband houdende overgangsrecht opgenomen, dat thans nog is opgenomen in artikel 10a.14 van de Wet IB 2001.

Artikel 10a.4, vijfde lid: overgangsbepaling in verband met wijziging artikel 3.20 per 1 juli 2006

In het voorgestelde artikel 10a.4, vijfde lid, van de Wet IB 2001 wordt de huidige tekst van artikel 10a.4 van de Wet IB 2001 in aangepaste vorm opgenomen. Met de aanpassing is geen inhoudelijke wijziging beoogd, maar uitsluitend een verbetering van de zelfstandige leesbaarheid van de bepaling en een aanpassing van een verwijzing.

Artikel I, onderdeel C (artikel 10a.14 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Artikel 10a.14 van de Wet IB 2001 vervalt gelet op het voorgestelde artikel 10a.4, vierde lid, van de Wet IB 2001.

Artikel I, onderdeel D (artikel 10b.1 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Met de toevoeging van een vierde lid aan artikel 10b.1 van de Wet IB 2001 gaat ook voor artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 een horizonbepaling gelden. Met het vervallen van artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001 wordt bewerkstelligd dat vanaf 2021 voor nieuwe auto's geen op de CO_2-uitstoot gebaseerde korting op de onttrekking meer geldt. Wel geldt op grond van het overgangsrecht in de voorgestelde artikelen 3.20, elfde lid, en 10a.4, tweede lid, van de Wet IB 2001 dat voor auto's met DET van vóór 2021 ook na 2021 nog kortingen aan de orde (kunnen) zijn. De korting zal in ieder geval behouden blijven gedurende 60 maanden gerekend vanaf de eerste dag van de maand volgend op de DET van de auto.

Artikel II

Artikel II, onderdeel A (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Voorgesteld wordt om per 1 januari 2018 in artikel 3.20, tweede lid, onderdeel b, van de Wet IB 2001 te bepalen dat voor nieuwe auto's in 2018 met een CO_2-uitstoot van hoger dan 0 gram per kilometer, maar niet hoger dan 50 gram per kilometer, een korting op de onttrekking van 3% van toepassing is. Op grond van artikel 3.20, elfde lid, van de Wet IB 2001, zoals dit ingevolge dit wetsvoorstel met ingang van 1 januari 2017 komt te luiden, zal de korting voor deze nieuwe auto's gelden gedurende 60 maanden vanaf de eerste dag van de maand volgend op de datum van eerste toelating van de auto.

Artikel II, onderdeel B (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

In het Belastingplan 2014 is bepaald dat artikel 10b.1, derde lid, van de Wet IB 2001 per 1 januari 2018 vervalt. Daarom dient het ingevolge artikel I, onderdeel D, per 1 januari 2017 aan genoemd artikel 10b.1 toe te voegen vierde lid met ingang van 1 januari 2018 te worden vernummerd tot derde lid.

Artikel III

Artikel III, onderdeel A (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Voor auto's met een CO_2-uitstoot van 0 gram per kilometer geldt een korting op de onttrekking van 18% van de waarde van de auto. Per 1 januari 2019 wordt deze korting voor nieuwe auto's op grond van het voorgestelde artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001, gemaximeerd op een waarde van de auto van € 50.000, zodat de korting maximaal 18% van € 50.000 = € 9.000 bedraagt. De bovengenoemde maximering van de korting geldt niet voor auto's waarvan de motor wordt aangedreven door waterstof: voor die auto's geldt ook voor het meerdere een korting op de onttrekking van 18% van de waarde van de auto.
Zoals is toegelicht in het algemeen deel van deze memorie, komt de korting op de onttrekking voor nieuwe auto's met een CO_2-uitstoot die hoger is dan 0 gram per kilometer, maar niet hoger dan 50 gram per kilometer vanaf 2019 te vervallen. Deze categorie wordt daarom niet opgenomen in de vanaf 1 januari 2019 geldende tekst van artikel 3.20, tweede lid, van de Wet IB 2001.

Artikel III, onderdeel B (artikel 10a.4 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Het in het voorgestelde artikel 10a.4, derde lid, van de Wet IB 2001 opgenomen overgangsrecht is per 1 januari 2019 uitgewerkt en die bepaling kan daarom per die datum vervallen.

Artikel IV

Artikel IV, onderdeel A (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)

Bij het doorvoeren van de in het algemeen deel van deze memorie toegelichte wijzigingen in de bijtelling van het privégebruik van de auto van de zaak wordt van de gelegenheid gebruikgemaakt om artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964 (Wet LB 1964) meer te stroomlijnen en het overgangsrecht voor auto's met een DET van uiterlijk 31 december 2016 niet langer in het artikel zelf op te nemen, maar in artikel 36c van de Wet LB 1964. Daarnaast worden enkele wijzigingen van redactionele aard aangebracht.
Voor de toelichting op de wijzigingen van artikel 13bis van de Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel I, onderdeel A, opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

Artikel IV, onderdeel B (artikel 36c van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voorgesteld wordt al het overgangsrecht bij artikel 13bis van de Wet LB 1964 voor auto's met een DET van uiterlijk 31 december 2016 onder te brengen in één artikel in hoofdstuk VIII Overgangs- en slotbepalingen van de Wet LB 1964, te weten artikel 36c van de Wet LB 1964. Voor de toelichting op de wijzigingen van de verschillende leden van artikel 36c van de Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel I, onderdeel B, opgenomen wijziging van artikel 10a.4 van de Wet IB 2001.

Artikel IV, onderdeel C (artikel 35o van de Wet op de loonbelasting 1964)

Met de invoeging van hoofdstuk VIIB gaat voor artikel 13bis, tweede lid, van de Wet LB 1964 een horizonbepaling gelden. Voor de toelichting op de horizonbepaling wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel I, onderdeel D, opgenomen wijziging van artikel 10b.1 van de Wet IB 2001.

Artikel IV, onderdeel D (artikel 39h van de Wet op de loonbelasting 1964)

Artikel 39h van de Wet LB 1964 kan gelet op het voorgestelde artikel 36c, vierde lid, van de Wet LB 1964 vervallen.

Artikel V

Artikel V (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voor de toelichting op deze wijziging van artikel 13bis van de Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel II, onderdeel A, opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

Artikel VI

Artikel VI, onderdeel A (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voor de toelichting op deze wijziging van artikel 13bis van de Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel III, onderdeel A, opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

Artikel VI, onderdeel B (artikel 36c van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voor de toelichting op deze wijziging van artikel 36c van de Wet LB 1964 wordt mutatis mutandis verwezen naar de toelichting op de in artikel III, onderdeel B, opgenomen wijziging van artikel 10a.4 van de Wet IB 2001

Artikel VII

Artikel VII, onderdeel A (artikel 1 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

De wijziging van artikel 1, vijfde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (Wet BPM 1992) betreft een technische aanpassing van de verwijzing naar een tweetal leden van artikel 9 van de Wet BPM 1992. Deze houdt verband met de wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2017 ingevolge artikel VII, onderdeel B, waarbij in artikel 9 van de Wet BPM 1992 een lid wordt ingevoegd waarop genoemd artikel 1 eveneens betrekking heeft in verband met het feit dat in dat ingevoegde lid ook een tabel is opgenomen die mede betrekking heeft op de CO_2-uitstoot.

Artikel VII, onderdeel B (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie wordt de tariefstructuur in de BPM voor personenauto's aangepast. De (progressieve) structuur van de heffing van BPM van personenauto's, gebaseerd op de CO_2-uitstoot, wordt in stand gehouden, met een jaarlijkse aanscherping van de CO_2-schijfgrenzen voor de BPM-tarieven. Ook de dieseltoeslag blijft in stand. De CO_2-grens voor de dieseltoeslag wordt jaarlijks aangescherpt. De vaste voet voor personenauto's in de BPM wordt verhoogd van € 175 naar € 350. Tegelijkertijd wordt het CO_2-aandeel in de BPM verminderd. De belastingdruk in de schijven 0 en 1 wordt verlaagd en in schijf 2 verhoogd. Artikel VII, onderdeel B, eerste lid, voorziet in de hiervoor genoemde aanpassingen van artikel 9 van de Wet BPM 1992.
In artikel VII, onderdeel B, tweede lid, is een aparte tarieftabel opgenomen voor plug-in hybride elektrische personenauto's. Onder een plug-in hybride elektrische personenauto wordt verstaan een personenauto met ten minste twee verschillende energie-omzetters en ten minste twee verschillende energie-opslagsystemen aan boord ten behoeve van de mechanische aandrijving van de auto, waarbij in ieder geval energie wordt geput uit een opslagvoorziening voor elektrische energie of -kracht en die voorziening ook door middel van een externe bron oplaadbaar is. Bij twee verschillende energie-omzetters aan boord van een auto kan worden gedacht aan een verbrandingsmotor en een elektromotor. Een voorbeeld van twee verschillende energie-opslagsystemen aan boord van een auto is een benzinetank en een batterij. De definitie van een plug-in hybride elektrische personenauto is afgeleid van de definitie van een hybride elektrisch voertuig zoals opgenomen in artikel 1.1, tweede lid, van de Regeling voertuigen waarbij als additionele voorwaarde is opgenomen dat de opslagvoorziening voor elektrische energie of elektrische kracht ook door middel van een externe bron oplaadbaar is. Die externe bron is bijvoorbeeld een stopcontact. Door de aparte tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's komt de BPM-druk op plug-in hybride elektrische personenauto's, bezien vanuit het praktijkverbruik, meer in lijn met de BPM-druk op conventionele auto's met een vergelijkbare CO_2-uitstoot. De nieuwe tariefstructuur voor plug-in hybride elektrische personenauto's kent, in afwijking van de huidige structuur voor conventionele personenauto's, drie schijven en kent een vaste voet van nul euro. Voor de plug-in hybride elektrische personenauto's geldt wel dezelfde dieseltoeslag als voor conventionele personenauto's.

Artikel VII, onderdeel C (artikel 9c van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Ten eerste betreft de wijziging van artikel 9c van de Wet BPM 1992 een technische aanpassing van de verwijzing naar enkele leden van artikel 9 van de Wet BPM 1992. Deze houdt verband met de wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2017 ingevolge artikel VII, onderdeel B, waarbij een nieuw tweede lid wordt ingevoegd in artikel 9 van de Wet BPM 1992 met als gevolg dat het bestaande tweede lid wordt vernummerd naar derde lid.
Ten tweede voorziet de wijziging van artikel 9c van de Wet BPM 1992 in het handhaven van de huidige vrijstelling in de BPM voor nulemissieauto's voor een periode tot en met het kalenderjaar 2020.

Artikel VII, onderdeel D (artikel 10 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

De wijziging van enkele leden van artikel 10 van de Wet BPM 1992 betreft een technische aanpassing van de verwijzing naar met name genoemde leden van artikel 9 van de Wet BPM 1992. Deze houdt verband met de wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2017 ingevolge artikel VII, onderdeel B, waarbij onder meer de leden van artikel 9 van de Wet BPM 1992 worden vernummerd.

Artikel VII, onderdeel E (artikel 16b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

De wijziging van artikel 16b, eerste lid, van de Wet op de BPM 1992 voorziet er in dat de inflatiecorrectie ook gaat gelden voor de vaste voet. Onverminderd de indexering in artikel VIII van het onderhavige voorstel, wordt de jaarlijkse indexering voor de inflatie ook van toepassing op de vaste voet met ingang van 2017. Tevens voorziet de wijziging van artikel 16b, eerste lid, van de Wet BPM 1992 in de inflatiecorrectie van de BPM-tarieven voor plug-in hybride elektrische personenauto's, die worden opgenomen in artikel 9, tweede lid, van de Wet BPM 1992 ingevolge artikel VII, onderdeel B, van dit voorstel.
De wijziging van artikel 16b, tweede lid, van de Wet BPM 1992 is van technische aard en hangt samen met de wijziging van artikel 9 van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2017 ingevolge artikel VII, onderdeel B, waarbij in artikel 9 van de Wet BPM 1992 een lid wordt ingevoegd waarin een tabel is opgenomen die bedragen bevat die ook jaarlijks moeten kunnen worden geïndexeerd met de van toepassing zijnde tabelcorrectiefactor.

Artikelen VIII, IX en X

Artikelen VIII, IX en X (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Artikel VII, onderdeel B, voorziet in een nieuwe BPM-tarieftabel voor personenauto's en voor plug-in hybride elektrische personenauto's.
De bedragen in deze tabellen zijn gebaseerd op prijspeil 2015. Het is gebruikelijk dat de tabeltarieven jaarlijks worden geïndexeerd. Daarnaast vindt er zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie in de periode van 2017 tot en met 2020 een stapsgewijze afbouw plaats van de BPM-tabeltarieven, met uitzondering van de vaste voet.
In artikelen VIII, IX en X is de rekenslag opgenomen die nodig is om de op personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's van toepassing zijnde bedragen in de tabel en dieseltoeslag op het prijspeilniveau van 2017 te krijgen. Dit betekent dat de bedragen in de vierde kolom van de tabel evenals de vaste voet en de dieseltoeslag ten eerste worden gecorrigeerd voor de inflatie bij het begin van het kalenderjaar 2016 (artikel VIII). Vervolgens worden de hiervoor genoemde bedragen vermenigvuldigd met de tabelcorrectiefactor voor het kalenderjaar 2017 (artikel X). Daarna wordt de in Autobrief II aangekondigde tariefverlaging in verband met de afbouw van de BPM toegepast op de bedragen in de vierde kolom en op de dieseltoeslag (artikel IX). Voor het jaar 2017 gaat het om een verlaging van 0,79 percent. De verlaging wordt niet toegepast op de vaste voet met het oog op het zo robuust mogelijk houden van de eerste schijf en de CO_2-afhankelijkheid in de BPM te verminderen.
De in de tabel opgenomen bedragen luiden in hele euro's en de dieseltoeslag in hele eurocenten. In verband met het feit dat niet-afgeronde bedragen het uitgangspunt vormen voor de indexatie aan de inflatie door middel van de tabelcorrectiefactor en de voornoemde tariefverlaging is er niet voor gekozen om direct in de tabellen de toe te passen tarieven die gelden voor het kalenderjaar 2017 in hele euro's dan wel de toeslag in hele eurocenten op te nemen. Dit zou namelijk leiden tot ongewenste budgettaire consequenties die door zouden werken in de toekomst. Derhalve is er voor gekozen de tariefberekeningen voor het kalenderjaar 2017 te starten vanuit de bedragen die zijn gebaseerd op het prijspeil van het jaar 2015. Ook voor de jaren na 2017 zullen de niet-afgeronde bedragen het uitgangspunt vormen bij het toepassen van de tabelcorrectiefactor die dan geldt bij het begin van het

kalenderjaar en de tariefverlagingen in de jaren tot en met 2020.

Artikel XI

Artikel XI (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie zullen de CO_2-schijfgrenzen voor de BPM-tarieven voor personenauto's en de CO_2-grens voor de dieseltoeslag voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's in de periode van 2017 tot en met 2020 jaarlijks worden aangescherpt in lijn met de technologische ontwikkeling. Artikel XI voorziet in de aanscherping van de hiervoor genoemde grenzen met ingang van 1 januari 2018.

Artikelen XII en XIII

Artikelen XII en XIII (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

In verband met de in Autobrief II aangekondigde afbouw van de BPM worden met ingang van 1 januari 2018 de BPM-tarieven, inclusief de dieseltoeslag, voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's met 3,63 percent verlaagd. De verlaging wordt niet toegepast op de vaste voet. Ingevolge artikel XIII vindt de verlaging van de tarieven plaats nadat de tabeltarieven en de dieseltoeslag aan het begin van het kalenderjaar 2018 worden gecorrigeerd met de tabelcorrectiefactor voor de inflatie op grond van artikel 16b van de Wet BPM 1992.

Artikelen XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX en XXI

Artikelen XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX, XI en XXI (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie zullen de CO_2-schijfgrenzen voor de BPM-tarieven voor personenauto's en de CO_2-grens voor de dieseltoeslag voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's in de periode van 2017 tot en met 2020 jaarlijks worden aangescherpt in lijn met de technologische ontwikkeling. Artikel XIV, eerste en derde lid, voorziet in de aanscherping van de hiervoor genoemde grenzen in artikel 9 van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2019.
Artikel XIV, tweede lid, voorziet in een aanpassing van de aparte tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's in genoemd artikel 9 met ingang van 1 januari 2019. Deze tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's is gebaseerd op prijspeil 2015. In de artikelen XV, XVI, XVII, XVIII en XIX is de rekenslag opgenomen die nodig is om de bedragen in de tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's op het prijspeilniveau van 2019 te krijgen. Hiervoor zijn achtereenvolgend de hierna beschreven stappen nodig. Ingevolge artikel XV worden de in artikel XIV opgenomen bedragen in de vierde kolom van de tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's gecorrigeerd voor de inflatie voor het kalenderjaar 2016. Vervolgens worden die bedragen ingevolge artikel XVI gecorrigeerd voor de inflatie voor het kalenderjaar 2017. Ingevolge artikel XVII worden de naar het prijsniveau van 2017 gecorrigeerde bedragen in de vierde kolom van de tarieftabel voor plug-in hybride elektrische personenauto's verlaagd met 0,79 percent, zijnde de in Autobrief II aangekondigde tariefverlaging voor het jaar 2017 in verband met de afbouw van de BPM. Vervolgens worden deze bedragen ingevolge artikel XVIII gecorrigeerd voor de inflatie voor het kalenderjaar 2018 om daarna op grond van artikel XIX te worden verlaagd met 3,63 percent, zijnde de in Autobrief II aangekondigde tariefverlaging voor het jaar 2018 in verband met de afbouw van de BPM.
Na de hiervoor beschreven rekenslag vindt bij het begin van het kalenderjaar 2019 artikel 16b van de Wet BPM 1992 toepassing en lopen de bedragen genoemd in dat artikel weer gewoon mee met de jaarlijkse aanpassing aan de inflatie met behulp van de tabelcorrectiefactor.
Na toepassing van artikel 16b van de Wet BPM 1992 bij het begin van het kalenderjaar 2019 wordt artikel XX toegepast. Ingevolge artikel XX worden met ingang van 1 januari 2019 de BPM-tarieven, inclusief de dieseltoeslag, voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's met 6,03 percent verlaagd. De verlaging wordt niet toegepast op de vaste voet.
De in de tabel opgenomen bedragen luiden in hele euro's en de dieseltoeslag in hele eurocenten. De niet-afgeronde bedragen vormen steeds het uitgangspunt voor de indexatie bij het begin van het volgende kalenderjaar en de tariefverlagingen in de jaren tot en met 2020.

Artikel XXII

Artikel XXII (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie zullen de CO_2-schijfgrenzen voor de BPM-tarieven voor personenauto's en de CO_2-grens voor de dieseltoeslag voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's in de periode van 2017 tot en met 2020 jaarlijks worden aangescherpt in lijn met de technologische ontwikkeling. Artikel XXII voorziet in de aanscherping van de hiervoor genoemde grenzen in artikel 9, eerste lid, van de Wet BPM 1992 met ingang van 1 januari 2020.

Artikelen XXIII en XXIV

Artikelen XXIII en XXIV (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

In verband met de in Autobrief II aangekondigde afbouw van de BPM worden met ingang van 1 januari 2020 de BPM-tarieven, inclusief de dieseltoeslag, voor personenauto's en plug-in hybride elektrische personenauto's met 2,30 percent verlaagd. De verlaging wordt niet toegepast op de vaste voet. Ingevolge artikel XXIV vindt de verlaging van de tarieven plaats nadat de tabeltarieven, de vaste voet en de dieseltoeslag aan het begin van het kalenderjaar 2020 worden gecorrigeerd voor de inflatie op grond van artikel 16b van de Wet BPM 1992.

Artikel XXV

Artikel XXV, onderdeel A (artikel 22 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Zoals toegelicht in het algemeen deel van de toelichting vervalt de forfaitaire gewichtscorrectie voor elektrische en (semi-)elektrische personenauto's met ingang van 1 januari 2017 teneinde plug-in hybride elektrische personenauto's meer en meer als reguliere personenauto's te behandelen. Hiertoe strekt het vervallen van artikel 22, derde lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MRB 1994). Voor bestelauto's blijft een forfaitaire gewichtscorrectie wel van toepassing. Dit wordt geregeld in artikel XXV, onderdeel E, van dit wetsvoorstel.

Artikel XXV, onderdeel C (artikel 23 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Aangezien bij artikel XXV, onderdeel A, artikel 22, derde lid, van de Wet MRB 1994 vervalt, dient de verwijzing in artikel 23 van de Wet MRB 1994 naar dat artikellid te vervallen.

Artikel XXV, onderdeel D (artikel 23b van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

De in dit onderdeel opgenomen wijziging van artikel 23b van de Wet MRB 1994 is een technische wijziging als gevolg van de vernummering in artikel 9 van de wet BPM, zoals geregeld in artikel VII van dit wetsvoorstel. Hiermee wordt voor de Wet MRB 1994 geen inhoudelijke wijziging beoogd.

Artikel XXV, onderdeel E (artikel 24aa van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

In tegenstelling tot de huidige forfaitaire gewichtscorrectie van 125 kilogram voor (semi-) elektrische personenauto's die met ingang van 1 januari 2017 komt te vervallen, blijft genoemde gewichtscorrectie tot en met het kalenderjaar 2020 gelden voor hybride elektrische bestelauto's. Het voorgestelde artikel XXV, onderdeel E, van dit wetsvoorstel regelt dit. De omschrijving van wat onder een hybride elektrische bestelauto moet worden verstaan, wordt, in tegenstelling tot de in Artikel VII, onderdeel B, voorgestelde wijziging van de Wet BPM 1992, niet aangepast. De omschrijving wordt alleen binnen hoofdstuk IV verplaatst van afdeling 1 naar afdeling 3, de afdeling die uitsluitend ziet op bestelauto's. Hiermee is dan ook geen inhoudelijke wijziging beoogd.

Artikel XXVI

Artikel XXV, onderdeel B en artikel XXVI (artikelen 23 en 81a van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Artikel XXV, onderdeel B, strekt tot een eenmalige verlaging van de in de Wet MRB 1994 geldende tarieven voor personenauto's met 2 percent voor het jaar 2017. De verlaging geldt ook voor bestelauto's van particulieren, aangezien artikel 24 van de Wet MRB 1994 artikel 23 van die wet van overeen-

komstige toepassing verklaart. Deze verlaging wordt berekend na de indexatie ingevolge artikel 81a van de Wet MRB 1994.

Artikel XXVII

Artikel XXVII, onderdeel A (artikel 23 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

In het algemeen deel is toegelicht dat met ingang van 1 januari 2019 een toeslag in de motorrijtuigenbelasting (MRB) wordt ingevoerd voor vervuilende dieselpersonenauto's met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 milligram per kilometer. Voor dieselpersonenauto's wordt een toeslag geheven van 15 percent van de MRB inclusief provinciale opcenten. De toeslag wordt onderdeel van het rijksdeel van de MRB en niet van de provinciale grondslag. De toeslag is daarom technisch vormgegeven als toeslag van 19 percent op het rijksdeel van de MRB. In absolute bedragen komt dit neer op hetzelfde bedrag aan toeslag wanneer 15 percent van de MRB inclusief provinciale opcenten zou worden geheven.
Artikel XXVII, onderdeel A, beoogt die toeslag te regelen. Aangesloten is bij de norm voor fijnstofuitstoot, bedoeld in bijlage I, tabel 1, van Verordening (EG) nr. 715/2007.[21] Voor het bepalen van de fijnstofuitstoot wordt aangesloten bij de fijnstofuitstoot op de DET zoals deze bij de Dienst Wegverkeer (RDW) geregistreerd staat in het kentekenregister. Verder moet het gaan om voertuigen die een DET hebben die is gelegen voor 1 september 2009.
Voertuigen met een typegoedkeuring volgens Euro-5 en Euro-6 voldoen van rechtswege aan de fijnstof norm van 5 maximaal milligram per kilometer. Voor deze voertuigen is de fijnstoftoeslag dan ook niet van toepassing. Van de voertuigen met een typegoedkeuring volgens Euro-3 en Euro-4 is in principe de hoogte van de fijnstofuitstoot bij de RDW bekend. Zoals gememoreerd in het algemene deel worden deze gegevens, waar zij nog niet bekend zijn, de komende jaren in overleg met de RDW aangevuld. Overigens worden ook voor andere Euro-klassen, waar mogelijk, de gegevensadministratie van de RDW aangevuld. Voor zover bij Euro-3 en Euro-4 personenauto's de uitstootgegevens, bij de RDW niet beschikbaar zijn, wordt teruggevallen op de peildatum van 1 september 2009. Dat is namelijk de datum vanaf welk de Europese Euro 5-norm (maximaal 5 milligram fijnstofuitstoot per kilometer) verplicht is voor nieuwe typen personenauto's en lichte bestelauto's. Op het moment dat de DET van een voertuig is gelegen voor de peildatum van 1 september 2009 en de fijnstofuitstoot niet in het kentekenregister is opgenomen, wordt het betreffende voertuig geacht een fijnstofuitstoot te hebben van meer dan 5 milligram per kilometer.
Niet is uit te sluiten dat personenauto's met een DET van voor 1 september 2009 een fijnstofuitstoot hebben van minder dan 5 milligram per kilometer. Indien belastingplichtige meent dat dit het geval is, wordt aan hem de mogelijkheid gegeven hiervoor bewijs te leveren. Normaliter blijkt de omvang van de emissie van deeltjes (fijnstofuitstoot) per kilometer uit een voor de personenauto verleende typegoedkeuring. In het kentekenregister wordt in de regel de omvang van de fijnstofuitstoot van personenauto's met een Europese typegoedkeuring (ETG) of nationale typegoedkeuring vermeld. Indien voor de personenauto geen typegoedkeuring, maar een individuele goedkeuring is verleend, blijkt de omvang van de uitstoot uit deze goedkeuring. De personenauto zal voor zo'n individuele goedkeuring ter keuring moeten worden aangeboden bij een keuringstation van de RDW. Bij die keuring dient belanghebbende het EU-goedkeuringsformulier (het zogenoemde emissiecertificaat of type VI testcertificaat) te overleggen, alsmede in voorkomend geval het testrapport. Een andere mogelijkheid om de omvang van de fijnstofuitstoot aan te tonen is een testrapport van een individuele keuring inzake de omvang van de uitstoot van deeltjes, vastgesteld overeenkomstig bijlage I, tabel 1, van Verordening (EG) nr. 715/2007, voornoemd. Hiermee heeft belanghebbende de mogelijkheid om de uitstoot van deeltjes te laten bepalen door bijvoorbeeld TNO. Een vierde wijze waarop de omvang van fijnstofuitstoot kan worden aangetoond, is het overleggen van het certificaat van overeenstemming (artikel 18 van Richtlijn 2007/46/EG) dat behoort bij de personenauto.[22] Het certificaat van overeenstemming is het 'geboortebewijs' van de personenauto. Een certificaat van overeenstemming wordt door de fabrikant afgegeven voor een personenauto dat is gebouwd volgens een Europese typegoedkeuring. Een certificaat van overeenstemming vermeldt de specificaties conform de criteria van de ETG zoals onder meer de CO_2-uitstoot en de fijnstofuitstoot van de personenauto. In principe moet het certificaat van overeenstemming met ieder voertuig worden meegeleverd. Daarnaast is het mogelijk een duplicaat certificaat van overeenstemming achteraf opnieuw aan te vragen bij de fabrikant van de personenauto.

---

[21] Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171).

[22] Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PbEU 2007, 263).

Artikel XXVII, onderdeel B (artikel 23b van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze toelichting wordt met ingang van 1 januari 2019 het half tarief voor plug-in hybride elektrische personenauto's met een CO_2-uitstoot van niet hoger dan 50 gram per kilometer omgezet in een driekwart tarief. Dit onderdeel beoogt dat te regelen.

Artikel XXVII, onderdeel C (artikel 24 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Bij de voorgestelde wijziging van artikel 23 van de Wet MRB 1994, door toevoeging van het vierde en vijfde lid bij artikel XXVII, onderdeel A, is reeds aangegeven dat met ingang van 1 januari 2019 een fijnstoftoeslag van 15 percent van de MRB inclusief opcenten wordt ingevoerd voor vervuilende dieselpersonenauto's met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 milligram per kilometer. Omdat de toeslag onderdeel wordt van het rijksdeel van de MRB en niet van provinciale opslag, is deze technisch vormgegeven als toeslag van 19 percent op het rijksdeel van de MRB. In het algemeen deel is toegelicht dat met ingang van 1 januari 2019 een dergelijke toeslag van 15 percent ook gaat gelden voor vervuilende bestelauto's. Net als voor personenauto's geldt voor bestelauto's met een typegoedkeuring volgens Euro-5 en Euro-6 dat zij van rechtswege voldoen aan de fijnstofnorm van maximaal 5 milligram per kilometer. Voor deze voertuigen geldt dan ook geen fijnstoftoeslag. Voor het bepalen van de fijnstofuitstoot wordt aangesloten bij de fijnstofuitstoot op de DET zoals deze bij de RDW geregistreerd staat in het kentekenregister. De fijnstofuitstoot van bestelauto's met een typegoedkeuring volgens Euro-3 en Euro-4 is in principe bij de RDW bekend. Zoals gememoreerd in het algemene deel worden deze gegevens, waar zij nog niet bekend zijn, de komende jaren in overleg met de RDW aangevuld. Overigens worden ook voor andere Euro-klassen, waar mogelijk, de gegevensadministratie van de RDW aangevuld. Voor zover bij Euro-3 en Euro-4 bestelauto's de uitstootgegevens, bij de RDW niet beschikbaar zijn, wordt ook hier teruggevallen op de peildatum van 1 september 2009. In de toelichting bij artikel XXVII, onderdeel A, is reeds toegelicht dat met deze peildatum wordt aangesloten bij de datum vanaf welk de Europese Euro-5 norm verplicht is voor alle nieuwe geregistreerde voertuigen. Op het moment dat de DET van een bestelauto is gelegen voor de peildatum van 1 september 2009, wordt het betreffende voertuig geacht niet te voldoen aan de grenswaarde die geldt voor de fijnstofuitstoot. Bij bestelauto's gaat het uitsluitend om auto's die bij aanvang van een tijdvak een datum eerste toelating hebben die 12 jaar of langer geleden is gelegen. Dit extra criterium voor bestelauto's is nodig, omdat anders bij de invoering van de fijnstoftoeslag een te grote groep hiermee in aanraking komt. Dit onderdeel beoogt het vorenstaande te regelen. De leeftijd van een bestelauto wordt bij aanvang van een tijdvak eveneens bepaald aan de hand van de DET.

Artikel XXVII, onderdeel D (artikel 24aa van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

De aanpassing van artikel 24aa van de Wet MRB 1994 is van technische aard. Doordat bij artikel XXVII, onder C, de bestaande tekst van artikel 24 van die wet als eerste lid wordt genummerd, wordt de verwijzing in genoemd artikel 24aa aangepast.

Artikel XXVII, onderdelen E en F (artikel 24a en 24b van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Voor een bestelauto, die is ingericht en wordt gebruikt voor het vervoer van een gehandicapte persoon in de cabine en voor het gelijktijdige vervoer van een niet-opvouwbare rolstoel ten behoeve van die persoon, geldt onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, dat op verzoek andere belastingtarieven dan die zijn genoemd in artikel 23, eerste lid, van de Wet MRB 1994 worden toegepast en wordt de brandstoftoeslag, die is geregeld in het tweede en derde lid van genoemd artikel 23, niet toegepast. Deze verzoekmogelijkheid wordt bij de onderhavige wijziging duidelijker vastgelegd, zodat hierover geen misverstand kan bestaan.
Het vorenstaande geldt eveneens, zij het dat in dat geval geen verzoek is vereist, voor een bestelauto van een ondernemer als bedoeld in artikel 7 van de Wet op de omzetbelasting 1968, niet zijnde een persoon die ingevolge artikel 7, zesde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 met betrekking tot een bepaalde levering als ondernemer wordt aangemerkt en die de bestelauto meer dan bijkomstig bezigt in het kader van zijn onderneming. Omdat in artikel 24a en 24b van de Wet MRB 1994 niet wordt afgeweken van artikel 24, tweede lid, van die wet, is de fijnstoftoeslag ook onverkort van toepassing op de betreffende bestelauto's voor gehandicapte personen en ondernemers. Wel moet deze fijnstoftoeslag worden berekend over de verschuldigde belasting bedoeld in het eerste lid van artikel 24a, respectievelijk 24b, van de Wet MRB 1994, omdat op basis van deze leden een ander tarief geldt dan het geldende tarief op basis van artikel 23 van de Wet MRB 1994. Met de wijziging van artikel 24a, eerste lid, en artikel 24b, eerste lid, van de Wet MRB 1994 wordt beoogd hierover geen misverstand te laten bestaan.

Artikel XXVIII

Artikel XXVIII (artikel 222 van de Provinciewet)

Met de wijziging van artikel 222, derde lid, onderdeel da, van de Provinciewet wordt in de tariefstructuur van de provinciale opcenten gelijke tred gehouden met de in artikel XXVII, onderdeel B, opgenomen wijziging van artikel 23b van de Wet MRB 1994 met betrekking tot het driekwart tarief voor auto's met een CO_2-uitstoot van hoger dan 0 gram per kilometer maar niet hoger dan 50 gram per kilometer. De tariefstructuur van de provinciale opcenten volgt namelijk de tariefstructuur van de MRB. Met deze wijziging blijft die structuur in stand.

Artikel XXIX

Artikel XXIX, onderdeel A (artikel 23 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Met het vervallen van artikel 31 van de Wet MRB 1994 (zie artikel XXIX, onderdeel D) is niet duidelijk waar in de systematiek van de Wet MRB 1994 volelektrische en volledig door waterstof aangedreven motorvoertuigen onder vallen. Dit onderdeel beoogt te regelen dat dergelijke personenauto's gelijk worden belast als benzineauto's. Vanwege de overeenkomstige toepassing van artikel 23 van de Wet MRB 1994 voor bestelauto's (artikel 24 van de Wet MRB 1994 en verder) geldt voorgaande tarifering ook voor die categorie motorvoertuigen.

Artikel XXIX, onderdelen B, C en D (artikelen 23b, 24aa en 31 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Zoals toegelicht in het algemeen deel worden de bestaande vrijstellingen in de MRB voor nulemissie voertuigen tot en met het kalenderjaar 2020 gehandhaafd. De fiscale stimulering van plug-in hybride elektrische personenauto's wordt stapsgewijs afgebouwd. Met ingang van 1 januari 2021 komen de diverse fiscale stimuleringsmaatregelen te vervallen. Naast personenauto's geldt dit ook voor bestelauto's, bestelauto's ingericht voor het vervoer van een gehandicapte persoon, motorrijwielen, vrachtauto's, rijdende winkels, autobussen en buitenlandse motorrijtuigen. De onderdelen B, C en D van artikel XXIX van het onderhavige wetsvoorstel beogen dit te regelen.

Artikel XXX

Artikel XXX (artikel 222 van de Provinciewet)

Met de wijziging van artikel 222, derde lid, van de Provinciewet wordt in de tariefstructuur van de provinciale opcenten gelijke tred gehouden met het in artikel XXIX, onderdeel B, geregelde vervallen van artikel 23b van de Wet MRB 1994. De tariefstructuur van de provinciale opcenten volgt namelijk de tariefstructuur van de MRB. Met deze wijziging blijft die structuur in stand.

Artikel XXXI

Artikel XXXI (inwerkingtreding)

Deze wet treedt ingevolge artikel XXXI in werking met ingang van 1 januari 2017.